



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

Biuro Projektów TRASA sp z o.o.

Wpłynęło dnia: 04. 07. 2019

Wpłynęło do: ZDTW

L.dz.: 575 Podpis: [signature]

Bydgoszcz, dnia 28 czerwca 2019 r.

WOO.4210.23.2017.KS.45

DECYZJA Nr 64/2019

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), zwanej dalej w skrócie Kpa, art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) i ust. 6, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 t.j.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 10 października 2017 r., znak: 861/ZM3/17 (wpływ: 12 października 2017 r.), uzupełnionego pismami znak: 910/ZM3/17, bez daty (wpływ: 26 października 2017 r.) i znak: 923/ZM3/17, z dnia 27 października 2017 r. (wpływ: 30 października 2017 r.), złożonego przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, reprezentowany przez Pełnomocnika – Pana Bartosza Tomczak (do dnia 17 października 2018 r.), a następnie przez Panią Anetę Słowik z firmy Biuro Projektów Trasa Sp. z o.o.,

orzekam:

- I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno – Wylatowo (odcinek Brzoza – Barcin) oraz przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza – Wylatowo (odcinek Barcin – Wylatowo)”, realizowanego częściowo w terenie zamkniętym kolejowym, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach dołączonych do wniosku oraz raporcie o oddziaływaniu na środowisko, sporządzonym przez Przedsiębiorstwo Usługowe EPRO z siedzibą

w Toruniu, w marcu 2018 r. i uzupełnianym w dniach: 7 września, 7 grudnia 2018 r. oraz 10 kwietnia 2019 r.

II. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Projektowane przedsięwzięcie polega na przebudowie wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno – Wylatowo od km 0+069 do km 53+940, na dwóch odcinkach: Brzoza – Barcin oraz Barcin – Wylatowo, z wyłączeniem obwodnicy miejscowości Mogilno (od km 44+800 do km 51+380), mającej na celu poprawę bardzo złego stanu nawierzchni drogi oraz znaczną poprawę bezpieczeństwa jej użytkowników.

Inwestycja zlokalizowana będzie w granicach pięciu gmin: Nowa Wieś Wielka, Dąbrowa, Mogilno, Łabiszyn (obszar miejski i wiejski), Barcin (obszar miejski i wiejski), w powiatach: bydgoskim, mogileńskim oraz znińskim, województwo kujawsko-pomorskie.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 1) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
- 2) Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
- 3) Podczas realizacji inwestycji używać wyłącznie sprawnego technicznie sprzętu, bez wycieków.
- 4) Prace budowlane prowadzić wyłącznie od strony jednego brzegu.
- 5) Podczas prac remontowych lub przebudowy obiektów mostowych, zawiesić siatki ochronne wyłapujące odpryski betonu i innych elementów budowlanych.

- 6) Wygrodzić teren prac budowlanych, np. poprzez zastosowanie grodziec stalowych, w przypadku prowadzenia robót w korycie rzeki, związanych m.in. z rozbiórką podpór, czy usunięciem fundamentów.
- 7) Podczas budowy nowych betonowych podpór zastosować tymczasowe osłony. Prace związane z remontami lub przebudową obiektów mostowych, prowadzone w obrębie koryt cieków, prowadzić w środowisku niezawodnionym przy zastosowaniu grodziec stalowych pogrążanych metodą statyczną, ograniczając powierzchnię zajęcia do niezbędnego minimum i zapewniając swobodny przepływ wód.
- 8) Podczas wykonywania ewentualnej rozbiórki obiektów mostowych wykonać szczelny ekran – pomost montażowy (rusztowania, deskowania) dostosowany do technologii rozbiórki.
- 9) Zaplecze budowy, bazy postojowe, miejsca składowania materiałów budowlanych i odpadów powstających podczas prac, zlokalizować:
 - a) na terenie posiadającym uszczelnioną nawierzchnię, na miejscach wyścielonych materiałami izolacyjnymi,
 - b) w odległości nie mniejszej niż 200-300 m od koryta cieków,
 - c) w odległości nie mniejszej niż 5 m od zbiorników wodnych,
 - d) poza terenami chronionymi akustycznie,
 - e) poza zasięgiem rzutu koron drzew,
 - f) poza obszarami wilgotnych łąk i zarośli, terenami podmokłymi (łąkami) i stwierdzonymi siedliskami gatunków chronionych.
- 10) Plac budowy wyposażać w zestaw sorbentów umożliwiających zebranie zanieczyszczenia w przypadku awarii sprzętu.
- 11) Ścieki socjalno-bytowe odprowadzać do przenośnych sanitariatów posiadających szczelne zbiorniki na ścieki.
- 12) Prowadzić monitoring stanu urządzeń podczyszczających. Na bieżąco usuwać zanieczyszczenia z wpustów ulicznych osadników dla zachowania ich drożności i umożliwienia sprawnego spływu do miejskiej kanalizacji deszczowej.
- 13) Rowy przydrożne obsiać trawą w celu ograniczenia spływu wód powierzchniowych do gruntu i procesu infiltracji.

- 14) Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu, w celu ograniczenia pylenia.
- 15) Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
- 16) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
- 17) Transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona jest w oponczkę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
- 18) Niezanieczyszczone masy ziemne, powstałe na etapie realizacji inwestycji, wykorzystać do wypełniania powierzchni przekształconych oraz kształtowania terenu na obszarze budowy. Pozostałe masy ziemne przekazywać do przetwarzania, zgodnie z obowiązującymi przepisami, poza teren inwestycji.
- 19) Odpady magazynować selektywnie, w sposób uwzględniający ich właściwości fizyko-chemiczne (pojemniki, kontenery, beczki, silosy, kosze, worki, big-bagi, opakowania, przyzmy itp.), w wyznaczonych miejscach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.
- 20) Prace rozbiórkowe budynków rozpocząć, a wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków oraz kluczowym okresem rozrodu gatunków dziko występujących zwierząt, przypadającym w terminie od 1 marca do 31 sierpnia, lub w dowolnym terminie, po potwierdzeniu przez specjalistę przyrodnika maksymalnie na 2 dni przed rozpoczęciem rozbiórki budynków oraz wycinki drzew, braku aktywnych lęgów ptaków oraz rozrodu zwierząt w obrębie budynków przeznaczonych do rozbiórki i drzew przeznaczonych do usunięcia.
- 21) Wycinkę drzew dziuplastych, mogących zawierać kryjówki nietoperzy, usuwanych poza okresem hibernacji nietoperzy, trwającym od końca października do początku kwietnia, prowadzić pod nadzorem chiropterologicznym i po potwierdzeniu braku osobników zimujących.

- 22) Prace budowlane w obrębie obiektów mostowych oraz przepustów prowadzić po potwierdzeniu maksymalnie na 2 dni przed rozpoczęciem, przez specjalistę przyrodnika braku obecności zajętych siedlisk zwierząt, w szczególności ptaków i nietoperzy (miejsc lęgowych ptaków lub schronień nietoperzy), w obrębie mostów i przepustów objętych pracami.
- 23) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w sąsiedztwie drzew lub krzewów niepodlegających wycince, wykonywać w sposób najmniej szkodliwy dla roślin, zabezpieczając je przed:
- a) uszkodzeniami mechanicznymi pni poprzez zastosowanie tymczasowych osłon, np. z tkaniny jutowej, desek połączonych drutem, grubych mat z trzciny lub słomy,
 - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wyгородzenie terenu ich występowania,
 - c) przesuszeniem odkrytych korzeni poprzez ograniczenie do niezbędnego minimum czasu otwarcia wykopów oraz zastosowanie zabezpieczeń ograniczających transpirację, np. okrywanie odkrytych korzeni matami słomianymi polewanymi wodą w okresach suszy lub wysokich temperatur,
 - d) osłabieniem kondycji drzew poprzez niepodnoszenie poziomu terenu w zasięgu strefy korzeniowej drzew, tj. w zasięgu rzutu koron,
 - e) mechanicznym uszkodzeniem korzeni szkieletowych poprzez ręczne prowadzenie robót w strefie brył korzeniowych w obrębie rzutu korony drzewa, bądź stosowanie metod bezwykopowych,
 - f) mechanicznym uszkodzeniem gałęzi, np. poprzez podwiązywanie gałęzi kolidujących z pracą pojazdów i maszyn wykorzystywanych w trakcie robót budowlanych.
- 24) Obszar występowania siedliska ciepłolubnych śródładowych muraw napiaskowych w okolicy miejscowości Nowe Dąbie, pomiędzy km drogi 8+000 a 8+500:
- a) wyłączyć z czasowego lub trwałego zajęcia, organizowania baz postojowych maszyn, miejsc przejazdu lub manewrowania pojazdów, zaplecza budowy, w tym miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów powstających podczas prowadzonych prac,
 - b) przed rozpoczęciem robót wyгородzić i oznakować o wyłączeniu

z czasowego lub trwałego naruszenia powierzchni.

- 25) W ramach rekompensaty za usuwane drzewa i krzewy, wykonać nasadzenia zastępcze w skali minimalnej równej ilości usuwanych drzew i powierzchni zakrzewień. W odniesieniu do wycinanych drzew i krzewów przydrożnych, zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w formie alei przydrożnych wzdłuż przebudowywanej drogi (za rowem odwadniającym).
- 26) W ramach nasadzeń zastępczych stosować zgodne z siedliskiem rodzime gatunki drzew i krzewów:
 - a) w przypadku kształtowania alei przydrożnych za usunięty drzewostan przydrożny, w projekcie nasadzeń preferować takie gatunki jak: klon zwyczajny, klon jawor, jesion wyniosły, lipa drobnolistna, dąb szypułkowy, głóg jednoszyjkowy, brzoza brodawkowata, jarząb pospolity,
 - b) przy kształtowaniu zbiorowisk leśnych dostosować skład gatunkowy drzew i krzewów do typu siedliska powierzchni nasadzeń rekompensujących, przy uzgodnieniu z zarządcą terenu,
 - c) w obrębie terenów miejskich (zabudowanych) dopuszcza się stosowanie form ozdobnych drzew i krzewów, z wyłączeniem gatunków obcych i inwazyjnych.
- 27) Termin nasadzeń rekompensujących za usunięty drzewostan przydrożny i leśny dostosować do terminu realizacji poszczególnych etapów przedsięwzięcia, wykonując je przed oddaniem do użytku poszczególnych odcinków drogi.
- 28) Z wykonanych nasadzeń kompensacyjnych za zniszczone zadrzewienie wykonać sprawozdanie, przedkładając je Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy do 6 miesięcy od terminu zakończenia realizacji poszczególnych etapów przedsięwzięcia.
- 29) Po wykonaniu nasadzeń, przez okres 3 lat od zakończenia poszczególnych odcinków (etapów) inwestycji, konieczne jest prowadzenie kontroli udatności wykonanych prac, a następnie, w razie konieczności, wykonanie nasadzeń uzupełniających.
- 30) Nasadzenia drzew i krzewów prowadzi się w okresie późnojesiennym lub wczesnowiosennym, przy podwyższonej wilgotności powietrza i gruntu.
- 31) W związku z wycinką drzew, skutkująca zniszczeniem potencjalnych schronień oraz co najmniej 1 stwierdzonej kryjówki nietoperzy, zainstalować

jako rekompensatę za utracone siedliska po 10 budek trocinobetonowych dla nietoperzy na drzewach w okolicy miejscowości Żabno i Obórznia oraz po 5 schronów trocinobetonowych dla nietoperzy na drzewach w okolicy miejscowości Słaboszewko i Wiecanowo. Dokładną lokalizację oraz stosowany model budki uzgodnić ze specjalistą chiropterologiem.

- 32) Z uwagi na wycinkę drzew stanowiących dogodne siedliska gatunków chronionych ptaków, w tym np. bogatki, modraszki, sosnówki, kowalika i rudzika, zapewnić montaż skrzynek lęgowych przeznaczonych dla ww. gatunków. Skrzynki lokalizować i montować pod nadzorem specjalisty ornitologa. W ramach działania zastosować skrzynki typu: A, A1 i półotwarte, zamieszczając je na drzewach na wysokości 3-4 m, w odległości minimum 30 m od siebie. Zamieścić łącznie 60 skrzynek lęgowych, w tym 20 skrzynek półotwartych. Jako miejsca rozwieszenia budek preferować najbliższą okolicę lokalizacji usuwanych drzew. Do zawieszenia budek lęgowych dla ptaków można także wykorzystać parki i tereny zielone miejscowości Łabiszyn, Brzoza, Szczepankowo oraz Dąbrowa.
- 33) Skrzynki lęgowe dla ptaków wykonać, zawiesić i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:
- a) skrzynki lęgowe muszą mieć otwieraną przednią ściankę lub daszek, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,
 - b) skrzynki lęgowe wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm, zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
 - c) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki 27 cm, wysokość tylnej ścianki 30 cm, wewnętrzny wymiar dna 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 3,3 cm,
 - d) skrzynki typu A1 powinny posiadać wymiary: szerokość 16 cm, głębokość 16 cm, wysokość 30 cm, wewnętrzny wymiar dna 11 x 11 cm, otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 2,8-3,0 cm,
 - e) skrzynki półotwarte typu P powinny posiadać wymiary: szerokość 16 cm, głębokość 16 cm, wysokość 18 cm, otwór wlotowy powinien być

umieszczony na wysokości 5 cm.

- 34) Nie rzadziej niż co 2 lata, czyścić zamontowane skrzynki dla ptaków i schrony dla nietoperzy oraz kontrolować ich stan techniczny i w miarę potrzeby dokonywać naprawy lub wymiany na nowe.
- 35) Oznakować przezroczyste (przeziernie) ekrany akustyczne celem zmniejszenia liczby kolizji ptaków z nimi. Wzory o kolorze kontrastującym z tłem powinny obejmować całą przezroczystą powierzchnię, a przestrzeń między nimi nie powinna być większa niż 10 cm. Stosować przetestowane wzory o wysokiej skuteczności minimalizacji kolizji, jak:
 - a) w przypadku pionowych linii: linie o szerokości minimum 1,5-2 cm przy maksymalnym odstępnie 10 cm,
 - b) w przypadku poziomych linii: linie o szerokości minimum 3 mm przy maksymalnym odstępnie 3 cm lub linie o szerokości minimum 5 mm przy maksymalnym odstępnie 5 cm,
 - c) w przypadku stosowania siatki punktów: minimalny stopień pokrycia 25% przy minimalnej średnicy punktu 8 mm lub minimalny stopień pokrycia 15% przy minimalnej średnicy punktu 30 mm.
- 36) Nie doświetlać sztucznym światłem przebudowanych lub remontowanych obiektów mostowych.
- 37) Prace w obrębie cieków prowadzić poza okresem rozrodu ryb, przypadającym na miesiące kwiecień-maj.
- 38) Dozór przyrodniczy przez okres prowadzonych prac w sąsiedztwie oraz w obrębie cieków i innych zbiorników wodnych jest zobowiązany do stałej kontroli prawidłowości prowadzonych działań oraz, w razie potrzeby, określenia działań korygujących dla skutecznego ograniczenia zagrożenia dla gatunków chronionych, np. poprzez:
 - a) wygradzenie terenu wraz z odłowieniem i przemieszczeniem osobników zwierząt, w tym płazów z terenu objętego pracami,
 - b) dostosowanie terminu prowadzenia robót, w tym zapewnienie zakończenia lęgów ptasich.
- 39) W trakcie budowy na wszystkich odcinkach drogi wszelkie obniżenia terenu, mogące tworzyć rozlewiska lub zbiorniki wodne, kształtować w taki sposób, aby skarpy po stronie przeciwnej od drogi umożliwiały samodzielne

opuszczenie wykopu przez zwierzęta poprzez nachylenie skarp nie większe niż 45°.

- 40) Każdorazowo przed podjęciem prac, dokonać kontroli obecności zwierząt w obrębie wykopów. W przypadku ich obecności, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki. Na czas przemieszczenia zwierzęta niewielkich rozmiarów umieścić w pojemniku uwzględniającym biologię gatunku i w sposób wykluczający możliwość przypadkowego zranienia lub zabicia zwierzęcia. Ww. czynności prowadzić powinni specjaliści prowadzący nadzór przyrodniczy lub pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologii.
- 41) Projektowane mosty w km 6+525 i km 9+845 wykonać w sposób zapewniający warunki dla migracji zwierząt średnich i małych, zachowując pasy suchego gruntu po obu stronach cieku o szerokości minimalnej 4 m i wysokości minimalnej 3 m przestrzeni mierzonej od projektowanej powierzchni przełazowej do konstrukcji mostu. Pozostałe obiekty mostowe przebudowywać w sposób zapewniający warunki dla migracji zwierząt małych, zachowując pasy suchego gruntu lub wprowadzając półki przełazowe po obu stronach cieku o szerokości minimalnej 1 m (po każdej stronie) i wysokości minimalnej 1 m (preferując wysokość 1,5 do 2 m) przestrzeni mierzonej od projektowanej powierzchni przełazowej do konstrukcji mostu.
- 42) Koryta cieków w miejscach przebudowywanych obiektów mostowych pozostawić w naturalnym przebiegu.
- 43) Umocnienia skarp, brzegów i dna pod obiektami mostowymi prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych, wynikających z realnych zagrożeń dla konstrukcji obiektów mostowych z wykorzystaniem materiałów naturalnych przyjaznych dla zwierząt, np. geosyntetyki pokryte gruntem, drewniane palisady, faszyny, karpny lub narzut kamienny, ograniczając do minimum lub eliminując użycie materiałów betonowych i wykluczając stosowanie materacy gabionowych.
- 44) Światła studzienek i innych urządzeń mogących być przyczyną uwięzienia zwierząt, np. gadów i płazów, zabezpieczyć w trakcie realizacji przedsięwzięcia poprzez stosowanie wygradzeń lub szczelnych pokryw, uniemożliwiających przedostawanie się zwierząt do wnętrza urządzeń. Jednocześnie, ww. urządzenia zabezpieczyć przed tworzeniem pułapki ekologicznej na etapie użytkowania inwestycji poprzez montaż pochylni

umożliwiających samodzielne wychodzenie zwierząt na zewnątrz. Pochylnie wykonane powinny być z blachy perforowanej stalowej lub aluminiowej o grubości minimum 1 mm, szerokości minimum 10 cm, z bocznymi krawędziami odgiętymi do góry na wysokość minimum 13 mm oraz umieszczone pod kątem 70° i w taki sposób, aby obejmowały pełną wysokość studzienki. Dopuszcza się stosowanie innych rozwiązań technicznych w powyższym zakresie pod warunkiem ich skuteczności, tj. zabezpieczenia przed przedostawaniem się drobnych zwierząt lub umożliwiające samodzielne opuszczenie studzienki przez zwierzę.

45) Dla zapewnienia lokalnych szlaków migracji sarny, daniela, jelenia i dzików, na odcinkach przebudowywanej drogi przecinających wyznaczone obszary migracji zwierząt, wprowadzić oznakowanie pionowe ostrzegające użytkowników ruchu o obecności wędrujących zwierząt.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej:

1) Wody opadowe i roztopowe z jezdni odprowadzać do:

a) istniejących i przebudowywanych rowów drogowych (w przekroju drogowym), o kształcie trapezowym i spadkach podłużnych minimum 0,2%,

b) kanalizacji deszczowej przy pomocy systemu wpustów i przykanalików (w przekroju ulicznym),

za pomocą wyprofilowanych spadków podłużnych i poprzecznych.

2) W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny, zastosować:

a) tzw. cichą nawierzchnię drogową o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 3 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych, takich jak SMA 11, na całym odcinku drogi objętym zakresem niniejszej inwestycji,

b) ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów, zgodnie z poniższym zestawieniem:

Lp.	Kilometraż km+m		Ograniczenie dzień/noc [km/h]	Długość [m]	Miejscowość	Status
	początek	koniec				
1	0+000	1+240	50/60	1 240	Brzoza	Teren zabudowany
2	1+240	1+330	60/60	90	Olimpin	Istniejące
3	1+330	1+730	40/40	400	Olimpin	Istniejące
4	1+730	2+060	60/60	330	Olimpin	Istniejące
5	2+380	2+620	60/60	240	Kobylarnia	Istniejące
6	2+620	2+980	50/50	360	Kobylarnia – Nowe Smolno	Do wprowadzenia
7	3+100	3+200	50/50	100	Nowe Smolno	Do wprowadzenia
8	5+040	5+120	50/50	80	Nowe Smolno	Do wprowadzenia
9	6+130	6+420	50/50	290	Nowe Smolno – Nowe Dębie	Do wprowadzenia
10	6+900	7+000	70/70	100	Nowe Smolno – Nowe Dębie	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
11	7+150	7+270	60/60	120	Nowe Dębie	Do wprowadzenia
12	7+600	8+000	50/50	400	Nowe Dębie	Do wprowadzenia
13	8+080	8+630	50/50	550	Nowe Dębie – Obórznia	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
14	9+370	9+570	40/40	200	Obórznia	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
15	9+570	9+830	40/40	260	Obórznia	Do wprowadzenia
16	11+280	11+460	50/50	180	Obórznia – Łabiszyn	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
17	11+460	12+650	50/60	1 190	Łabiszyn	Teren zabudowany
18	12+650	13+150	50/50	500	Łabiszyn Wieś	Do wprowadzenia
19	13+150	13+590	50/50	440	Łabiszyn Wieś	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
20	14+450	14+550	50/50	100	Łabiszyn Wieś – Augustowo	Do wprowadzenia
21	14+750	14+850	60/60	100	Łabiszyn Wieś – Augustowo	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją

Lp.	Kilometraż km+m		Ograniczenie dzień/noc [km/h]	Długość [m]	Miejscowość	Status
	początek	koniec				
						chronioną
22	15+420	15+670	60/60	250	Łabiszyn Wieś – Augustowo	Do wprowadzenia
23	15+670	15+850	60/60	180	Łabiszyn Wieś – Augustowo	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
24	16+230	17+350	50/50	1 120	Łabiszyn Wieś – Augustowo	Do wprowadzenia
25	17+350	17+600	50/50	250	Augustowo – Kania	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
26	18+120	18+630	50/50	510	Kania – Barcin Wieś	Do wprowadzenia
27	19+220	22+180	50/50	2 960	Kania – Barcin	Do wprowadzenia
28	22+180	22+690	50/60	510	Barcin	Teren zabudowany
29	23+380	23+480	50/50	100	Barcin	Do wprowadzenia
30	23+600	23+660	50/60	60	Barcin	Teren zabudowany
31	23+660	23+710	40/40	50	Barcin	Istniejące
32	23+710	25+150	50/60	1 440	Barcin	Teren zabudowany
33	25+700	26+230	60/60	530	Barcin – Szczepanowo	Do wprowadzenia
34	27+000	27+680	50/50	680	Barcin – Szczepanowo	Do wprowadzenia
35	27+850	28+060	60/60	210	Barcin – Szczepanowo	Do wprowadzenia
36	28+060	28+150	60/60	90	Szczepanowo	Istniejące
37	28+150	28+420	50/60	270	Szczepanowo	Teren zabudowany
38	28+420	28+580	60/60	160	Szczepanowo – Szczepankowo	Do wprowadzenia
39	32+420	32+730	60/60	310	Szczepankowo – Służewo	Do wprowadzenia
40	33+250	33+350	50/50	100	Słaboszewo	Do wprowadzenia
41	36+820	36+950	50/50	130	Dąbrowa	Do wprowadzenia
42	37+500	38+010	50/60	510	Dąbrowa	Teren zabudowany
43	38+460	38+990	60/60	530	Dąbrowa	Do wprowadzenia
44	40+000	40+350	60/60	350	Sucharzewo	Do wprowadzenia
45	42+940	43+240	60/60	300	Wszedzień	Do wprowadzenia
46	43+240	43+570	60/60	330	Wszedzień	Istniejące
47	44+690	44+790	50/50	100	Wiecanowo	Do wprowadzenia
48	44+790	44+880	50/50	90	Wiecanowo	Istniejące
49	44+880	44+960	40/40	80	Wiecanowo	Istniejące
50	44+960	45+180	50/50	220	Wiecanowo	Istniejące
51	51+770	52+580	50/60 40 dla samochodów	810	Żabno	Teren zabudowany

Lp.	Kilometraż km+m		Ograniczenie dzień/noc [km/h]	Długość [m]	Miejscowość	Status
	początek	koniec				
			ciężarowych			

- c) wprowadzenie lub zaadaptowanie istniejących rozwiązań spowalniających ruch, zgodnie z poniższym zestawieniem:

Lp.	Kilometraż km+m	Kierunek	Lokalizacja	Zastosowanie
1	3+200	do Bydgoszczy	Nowe Smolno	wyspa
2	6+100	do Mogilna	Antoniewo	znaki aktywne
3	6+500	do Bydgoszczy		
4	7+600	do Mogilna	Nowe Dąbie	wyspa
5	8+100	do Bydgoszczy		
6	9+300	do Mogilna	Obórznia	znaki aktywne
7	10+000	do Bydgoszczy		
8	13+250	do Bydgoszczy	Łabiszyn Wieś	wyspa
9	16+200	do Mogilna	Augustowo	wyspa
10	17+600	do Bydgoszczy		
11	18+100	do Mogilna	Kania	wyspa
12	18+600	do Bydgoszczy		
13	19+200	do Mogilna	Barcin Wieś/Barcin	znak aktywny istniejąca wyspa
14	25+300	do Bydgoszczy		
15	27+000	do Mogilna	Szczepanowo	znaki aktywne
16	28+500	do Bydgoszczy		
17	36+300	do Mogilna	Dąbrowa	wyspa
18	40+450	do Bydgoszczy		
19	42+500	do Mogilna	Wszędzień	znak aktywny
20	51+600	do DK15	Żabno	znaki aktywne
21	52+600	do Bydgoszczy		

- d) dziesięć ekranów akustycznych, których lokalizację i parametry, przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Nazwa	Kilometraż [km+m]	Strona drogi L- lewa P- prawa	Wysokość n.p.t. [m]	Długość [m]	Powierzchnia [m ²]	Położenie	Minimalne jednoliczbowe wskaźniki oceny Pochłaniania DL _a / Izolacyjności DL _R [dB]	Uwagi
1	E29	11+713 – 11+957	P	4,0	244,5	978	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych 7 bram przesuwanych

Lp.	Nazwa	Kilometraż [km+m]	Strona drogi L- lewa P- prawa	Wysokość n.p.t. [m]	Długość [m]	Powierzchnia [m ²]	Położenie	Minimalne jednolcowe wskaźniki oceny Pochłaniania DL _a / Izolacyjności DL _R [dB]	Uwagi
2	E30	11+768 – 11+957	L	4,0	183,5	734	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych 5 bram przesuwnych
3	E31	11+959 – 11+976	L	4,0	17	68	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana obsadzona pnączkami
4	E32	11+976 – 12+009	P	4,0	32	212	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych
		12+009 – 12+030		4,0	21				
5	E34	12+045 – 12+092	L	4,0	47	188	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych
6	E35	12+116 – 12+202	P	4,0	86	344	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych 2 bramy przesuwne
7	E84	22+249 – 22+270	P	4,0	21	218	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych
		22+270 – 22+278			10,5				
		22+278 – 22+283			10				
		22+283 – 22+281			13				
8	E85	22+303 – 22+331	L	5,0	29	145	po między jezdnią a chodnikiem	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów

Lp.	Nazwa	Kilometraż [km+m]	Strona drogi L- lewa P- prawa	Wysokość n.p.t. [m]	Długość [m]	Powierzchnia [m ²]	Położenie	Minimalne jednoliczbowe wskaźniki oceny Pochłaniania DL _α / Izolacyjności DL _R [dB]	Uwagi	
									estetycznych	
9	E87	22+330 – 22+377	L	4,0	46	208	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych 6 bram przesuwnych	
		22+377 – 22+381			6					
10	E110	22+507 – 22+564	P	3,0-4,0	56,5	190	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych	
	E110.1	22+507 – 22+543			3,0	36				108
	E110.2	22+543 – 22+564			4,0	20,5				82

4. Przedsięwzięcie polegające na przebudowie wraz z rozbudową drogi nie spełnia warunków, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.), zatem nie określam wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.
 5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko: Planowane przedsięwzięcie ma charakter lokalny i nie będzie oddziaływać na środowisko w zakresie transgranicznym, zgodnie z art. 113-117 uouioś.
 6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW – nie dotyczy.
- III. Nie stwierdzam konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej.
- IV. Nakładam obowiązek unikania, zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:
Wykonać analizę porealizacyjną, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji drogi, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy,

na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary wartości poziomów hałasu wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych, zlokalizowanych w obrębie punktów obliczeniowych wskazanych w analizie akustycznej, oznaczonych symbolem: T2, T4, T13, T33, T38, P15, P17, P23, P24, P27, T52, P32, T66, P42, P47, P68, T91, T88, T95, P74, P76, T112, T121, T125, P90, P102, T134, T169, T199 (zgodnie z analizą akustyczną zawartą w uzupełnieniu do raportu z dnia 6 grudnia 2018 r.). Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.). Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, budynki mieszkalne położone są na granicy pasa drogowego, wykonać badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków. Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

- V. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
- VI. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 10 października 2017 r., znak: 861/ZM3/17 (wpływ: 12 października 2017 r.), uzupełnionym pismami znak: 910/ZM3/17, bez daty (wpływ: 26 października 2017 r.) i znak: 923/ZM3/17, z dnia 27 października 2017 r. (wpływ: 30 października 2017 r.), Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, reprezentowany przez Pełnomocnika – Pana Bartosza Tomczak (do dnia 17 października 2018 r.), a następnie

przez Panią Anetę Słowik z firmy Biuro Projektów Trasa Sp. z o.o., wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno – Wylatowo”, realizowanego częściowo w terenie zamkniętym kolejowym, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 2 uouioś, w myśl którego realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji.

Inwestycja zlokalizowana będzie m.in. na działce ewid. nr 102 obręb 0004 Barcin w miejscowości Barcin, gmina Barcin, powiat żniński, która posiada status terenu zamkniętego, zgodnie z Decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MI z 2014 r., poz. 25 ze zm.) – tom 2 województwo kujawsko-pomorskie, poz. 2883.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) oraz ust. 6 uouioś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku przedsięwzięcia realizowanego w całości lub w części na terenie zamkniętym, jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Powyższe zadanie zostało zakwalifikowane na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71¹ t.j.), jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie oddziaływać na środowisko, tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”, ponieważ długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi około 47,29 km.

Zatem zadanie to zaliczono do przedsięwzięć określonych w art. 59 ust. 1 pkt 2 i stosownie do art. 63 ust. 1 uouioś, poddane zostało procedurze postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 uouioś, nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Ze względu na zbyt ogólne pełnomocnictwo, nieupoważniające do wystąpienia w imieniu Inwestora z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także brak opatrzenia karty informacyjnej przedsięwzięcia podpisem autora, Pełnomocnik Inwestora został wezwany do uzupełnienia tych braków pismem znak: WOO.4210.23.2017.KS.1, z dnia 18 października 2017 r.

Uzupełnienie wniosku wpłynęło pismami znak: 910/ZM3/17, bez daty (wpływ: 26 października 2017 r.) i znak: 923/ZM3/17, z dnia 27 października 2017 r. (wpływ: 30 października 2017 r.).

Informacja o wniosku oraz treść karty informacyjnej przedsięwzięcia, zawierającej dane określone w art. 62a ust. 1 i 2 uouioś, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 1720/2017.

W dniu 6 listopada 2017 r., pismami kolejno znak: WOO.4210.23.2017.KS.2 i WOO.4210.23.2017.KS.4, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w: Bydgoszczy, Mogilnie i Żninie, z wnioskiem o opinię, w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Ze względu na liczbę stron w postępowaniu przekraczającą 20, zastosowano przepis art. 74 ust. 3 uouioś, dopuszczający stosowanie art. 49 Kpa, polegającego na powiadamianiu stron o prowadzonych w toku postępowania czynnościach przez obwieszczenia.

Obwieszczenie informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w: Bydgoszczy, Mogilnie i Żninie, zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie: Gminy Nowa Wieś Wielka, Gminy Dąbrowa, Miejskim w Mogilnie, Miejskim w Łabiszynie, Miejskim w Barcinie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, wydał opinię z dnia 20 listopada 2017 r., znak: NNZ.40.NWW.4.2017, w której uznał, że należy przeprowadzić ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, m.in. ze względu na lokalizację drogi

w bliskim sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mogilnie, wydał opinię z dnia 23 listopada 2017 r., znak: N.NZ-421-3-25/17, w której uznał, że należy przeprowadzić ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, m.in. ze względu na dość znaczne przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocnej, a tym samym konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wzdłuż całego rozbudowywanego odcinka drogi lub dla terenów wymagających ochrony akustycznej.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Żninie, wydał opinię z dnia 15 listopada 2017 r., znak: N.NZ-40-24-132/17, w której uznał, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną przedsięwzięcia i powyższymi opiniami, a także biorąc pod uwagę zapisy art. 63 ust. 1 uouioś, w dniu 22 grudnia 2017 r., wydał postanowienie znak: WOO.4210.23.2017.KS.7, nakładające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, wraz z określeniem jego zakresu, o czym zawiadomił strony poprzez obwieszczenie znak: WOO.4210.23.2017.KS.8.

Zamieszczono je na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie: Gminy Nowa Wieś Wielka, Gminy Dąbrowa, Miejskim w Mogilnie, Miejskim w Łabiszynie, Miejskim w Barcinie.

Informacje o postanowieniu nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz jego treść, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 2039/2017.

Przedmiotowe postanowienie stało się ostateczne dnia 19 stycznia 2018 r., dlatego zgodnie z art. 63 ust. 5 uouioś, w dniu 6 lutego 2018 r., postanowieniem znak: WOO.4210.23.2017.KS.10, tutejszy Organ zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Obwieszczenie o wydanym postanowieniu, znak: WOO.4210.23.2017.KS.11, z tego samego dnia, zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie:

Gminy Nowa Wieś Wielka, Gminy Dąbrowa, Miejskim w Mogilnie, Miejskim w Łabiszynie, Miejskim w Barcinie.

Inwestor, na żądanie którego wszczęto postępowanie, w dniu 14 marca 2018 r., pismem znak: 149/ZD4/2018, z dnia 7 marca 2018 r., przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, jednocześnie informując o zmianie nazwy przedsięwzięcia z: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno – Wylatowo”, na: „Przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno – Wylatowo (odcinek Brzoza – Barcin) oraz przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza – Wylatowo (odcinek Barcin – Wylatowo)”, bez zmieniania zakresu samej inwestycji.

Ze względu na brak odpowiedniej liczby egzemplarzy raportu, wraz z zapisem w formie elektronicznej, oświadczenia o spełnieniu przez kierującego zespołem autorów raportu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2 uouioś, tj. wymagań stawianych przed autorem lub kierującym zespołem autorów sporządzających raport, a także wypisów z rejestru gruntów lub innych dokumentów, wydanych przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalających na ustalenie stron postępowania, obejmujących teren realizacji oraz obszar oddziaływania przedsięwzięcia, Pełnomocnik Inwestora został wezwany do uzupełnienia tych braków pismem znak: WOO.4210.23.2017.KS.13, z dnia 20 marca 2018 r.

Uzupełnienie wniosku wpłynęło w dniu 12 kwietnia 2018 r., pismem z dnia 10 kwietnia 2018 r., znak: 275/ZD4/2018.

Dane o raporcie oraz jego treść, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 2156/2017.

Organ prowadzący postępowanie, po weryfikacji przedłożonej dokumentacji, w dniu 17 kwietnia 2018 r., postanowieniem znak: WOO.4210.23.2017.KS.14, podjął zawieszony postępowanie, a także pismem znak: WOO.4210.23.2017.KS.15, zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w: Bydgoszczy, Mogilnie i Żninie, z wnioskiem o zaopiniowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz określenie uwarunkowań realizacji zamierzenia, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 uouioś.

Strony postępowania zostały powiadomione o dokonanych czynnościach administracyjnych, poprzez obwieszczenie znak: WOO.4210.23.2017.KS.16, z tego samego dnia, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie: Gminy Nowa

Wieś Wielka, Gminy Dąbrowa, Miejskim w Mogilnie, Miejskim w Łabiszynie, Miejskim w Barcinie.

Zgodnie z art. 1 pkt 2 lit. a) ustawy z dnia 28 lutego 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo wodne (Dz. U. z 2018 r., poz. 710 t.j.), w związku z faktem wszczęcia przedmiotowej sprawy przed dniem 1 stycznia 2018 r., w toku postępowania nie występuje się o opinię organu wodnoprawnego.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mogilnie, pismem z dnia 9 maja 2018 r., znak: N.NZ-422-3-3/18 (wpływ: 14 maja 2018 r.), zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. „należy wykonać analizę porealizacyjną w przeciągu 1 roku od uruchomienia inwestycji, która w szczególności powinna obejmować ocenę oddziaływania akustycznego na najbliższe tereny chronione akustycznie, wykonaną w oparciu o pomiary hałasu metodyką referencyjną zawartą w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r. Nr 140 poz. 824 z póź. zm.),
2. na terenach wymagających ochrony akustycznej oraz w miejscach, w których zostaną potwierdzone przekroczenia dopuszczalnego poziomów hałasu, należy zastosować ekrany akustyczne a w miejscach, w których ma możliwości zastosowania skutecznych ekranów akustycznych należy wyznaczyć obszary ograniczonego użytkowania,
3. należy uwzględnić na etapie projektowania, wykonawstwa i użytkowania przestrzegania założeń zamieszczonych w niniejszym raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, m.in. nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu, działania organizacyjne w postaci ograniczenia prędkości ruchu”.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Żninie, pismem z dnia 14 maja 2018 r., znak: N.NZ-40-32-51/18 (wpływ: 16 maja 2018 r.), zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. „należy wykonać analizę porealizacyjną w przeciągu 1 roku od uruchomienia inwestycji, która w szczególności powinna obejmować ocenę oddziaływania akustycznego na najbliższe tereny chronione akustycznie, wykonana w oparciu o pomiary hałasu metodyką referencyjną zawartą w Rozporządzeniu Ministra

Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r. nr 140 poz. 824 ze zm.),

2. na terenach wymagających ochrony akustycznej oraz w miejscach, w których na podstawie przeprowadzonych badań zostaną potwierdzone przekroczenia dopuszczalnego poziomów hałasu, należy zastosować ekrany akustyczne, a w miejscach, w których ma możliwości zastosowania skutecznych ekranów akustycznych należy wyznaczyć obszary ograniczonego użytkowania,
3. należy uwzględnić na etapie projektowania, wykonawstwa i użytkowania założenia wynikające z raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko tj. nawierzchnie o zmniejszonej emisji hałasu, ograniczenia prędkości ruchu itp.”

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 15 maja 2018 r., znak: NNZ.40.NWW.4.2017.2018 (wpływ: 21 maja 2018 r.), zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. „w celu minimalizacji i ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej,
2. zaplecze budowy, w tym: składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów zorganizować na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed oddziaływaniem na środowisko gruntowe-wodne i oddalonym od terenów chronionych akustycznie,
3. powstające w ramach planowanego przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych. Miejsca ich gromadzenia muszą zabezpieczać środowisko naturalne przed możliwością jego skażenia. Odpady przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia,
4. w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania hałasu drogowego na klimat akustyczny zastosować tzw. cichą nawierzchnię drogową o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2 dB,
5. po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w rejonie terenów chronionych przed hałasem, a jej wyniki przedłożyć właściwym terenowo organom ochrony środowiska. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości

dopuszczalnych poziomów hałasu wykonać dodatkowe zabezpieczenia akustyczne”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia z dnia 2 maja 2018 r., znak: WOO.4210.23.2017.KS.18, poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach 8 maja – 7 czerwca 2018 r., które zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

- Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 8 maja do 15 czerwca 2018 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),
- Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka, w dniach od 8 maja do 8 czerwca 2018 r.,
- Urzędu Gminy Dąbrowa, w dniach od 8 maja do 7 czerwca 2018 r.,
- Urzędu Miejskiego w Mogilnie, w dniach od 8 maja do 7 czerwca 2018 r.,
- Urzędu Miejskiego w Łabiszynie, w dniach od 8 maja do 8 czerwca 2018 r.,
- Urzędu Miejskiego w Barcinie, w dniach od 8 maja do 7 czerwca 2018 r.

W trakcie udziału społeczeństwa nie wpłynęły uwagi i wnioski od zainteresowanego społeczeństwa.

Po weryfikacji dokumentacji Organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia, zawarty w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, nie jest wystarczający do ustalenia środowiskowych uwarunkowań, dlatego pismem z dnia 28 czerwca 2018 r., znak: WOO.4210.23.2017.KS.22, wezwał Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w raporcie, w zakresie m.in.: wskazania zakresu inwestycji, który uległ zmianie w stosunku do przedsięwzięcia analizowanego w ramach postępowania prowadzonego przez tutejszy Organ pod znakiem sprawy: WOO.4210.38.2011.KŚ i podania zmian skutkujących modyfikacją oddziaływania na środowisko przyrodnicze, jednoznacznego stwierdzenia, czy wykryto stanowiska pachnicy dębowej, informacji z zakresu przebudowy i remontu przepustów oraz obiektów mostowych, przedstawienia wyników ekspertyz z zakresu zasiedlenia przez ptaki obiektów mostowych i budynków przeznaczonych do rozbiórki, danych przyrodniczych z zakresu występowania siedlisk nietoperzy w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia, opisanie konkretnych sposobów zabezpieczeń (organizacyjnych, technicznych, technologicznych) przed emisją odpadów do środowiska wodnego, w trakcie prac na obiektach mostowych oraz w ich obrębie, przeanalizowania wariantu alternatywny, uwzględniającego bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów wzdłuż całej drogi, poprzez zaprojektowanie ciągów pieszo-rowerowych, zawartego w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, znak: WOO.4210.23.2017.KS.7, z dnia 22 grudnia 2017 r.

i wynikającego z opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mogilnie, z dnia 23 listopada 2017 r., znak: N.NZ-421-3-25/17, rozszerzenia analizy powiązań z innymi przedsięwzięciami (oddziaływania skumulowane), wskazania lokalizacji zaplecza budowy wraz z określeniem odległości od terenów chronionych przed hałasem, doprecyzowania oddziaływania drgań, w tym wyjaśnienia, czy w wyniku prac budowlanych najbliższa zabudowa może podlegać znaczącym negatywnym wpływom dynamicznym, a także dodatkowych informacji z zakresu oddziaływań akustycznych zamierzenia.

Uzupełnienie raportu wpłynęło w dniu 7 września 2018 r., pismem z dnia 28 sierpnia 2018 r., znak: 623/ZM3/2018. Dokumentacja nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym i nie czyniła zadość wezwaniu, w związku z czym pismem z dnia 17 października 2018 r., znak: WOO.4210.23.2017.KS.25, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień, m.in. z zakresu: analizy wpływu na korytarze ekologiczne, w związku z potwierdzeniem występowania szlaków migracji zwierząt wzdłuż cieków, wraz z określeniem zakresu działań minimalizujących zagrożenie barierowości, ponownego przanalizowania skutecznych metod ograniczenia uciążliwości hałasowych, powodowanych funkcjonowaniem trasy komunikacyjnej oraz wdrożenia działań skutkujących uspokojeniem ruchu za pomocą środków technicznych, a także przeanalizowania realizacji obwodnic i obejść terenów zamieszkałych.

Jednocześnie, pismem z dnia 17 października 2018 r., znak: ZDW.T4a.5111.359.10.17, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy poinformował o wycofaniu pełnomocnictwa dla dotychczasowego Pełnomocnika – Pana Bartosza Tomczak oraz przedłożył pełnomocnictwo upoważniające Panią Anetę Słowik z firmy Biuro Projektów Trasa Sp. z o.o., do działania w omawianym postępowaniu na rzecz Inwestora.

W dniu 7 grudnia 2018 r., pismem z dnia 6 grudnia 2018 r., znak: ZD4/898/2018, Pełnomocnik Inwestora złożył ponowne uzupełnienie raportu. Dokumentacja nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym i nie czyniła zadość wezwaniu, w związku z czym pismem z dnia 21 lutego 2019 r., znak: WOO.4210.23.2017.KS.32, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień, m.in. z zakresu: zweryfikowania wskazanych dla projektowanych 9 ekranów, wskaźników oceny pochłaniania i izolacyjności w kontekście obowiązujących norm, zweryfikowania i doprecyzowania danych akustycznych, w związku z przeprowadzonymi w dniu 10 stycznia 2019 r. przez przedstawicieli Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oględzinami całego terenu inwestycji, w trakcie których m.in. zidentyfikowano rozwijające się w okolicy istniejącego km 16+700 drogi, osiedle domów jednorodzinnych, nieuwzględnione w analizie akustycznej,

a także weryfikacji przebiegu drogi wojewódzkiej nr 254 wśród terenów leśnych, przedstawionego w analizie akustycznej.

Kolejne uzupełnienie raportu wpłynęło w dniu 10 kwietnia 2019 r., pismem z dnia 9 kwietnia 2019 r., znak: 317/ZD4/2019. Dokumentacja została uzupełniona w stopniu wystarczającym.

W związku ze znacznymi zmianami projektowymi wprowadzanymi przez Wnioskodawcę pod wpływem wezwań do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (m.in. rezygnacja z pierwotnie planowanych 109 ekranów akustycznych, a także wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu oraz ograniczenie dopuszczalnej prędkości poruszania się pojazdów), Organ prowadzący postępowanie, pismem znak: WOO.4210.23.2017.KS.34, zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w: Bydgoszczy, Mogilnie i Żninie, z wnioskiem o ponowne zaopiniowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko wraz z jego uzupełnieniami oraz określenie uwarunkowań realizacji zamierzenia, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 uouioś.

Strony postępowania zostały powiadomione o dokonanych czynnościach administracyjnych, poprzez obwieszczenie znak: WOO.4210.23.2017.KS.35, z tego samego dnia, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie: Gminy Nowa Wieś Wielka, Gminy Dąbrowa, Miejskim w Mogilnie, Miejskim w Łabiszynie, Miejskim w Barcinie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Żninie, pismem z dnia 30 kwietnia 2019 r., znak: N.NZ-40-32-40/19 (wpływ: 6 maja 2019 r.), zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. „należy wykonać analizę porealizacyjną w przeciągu 1 roku od uruchomienia inwestycji, która w szczególności powinna obejmować ocenę oddziaływania akustycznego na najbliższe tereny chronione akustycznie, wykonana w oparciu o pomiary hałasu metodyką referencyjną zawartą w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r. nr 140 poz. 824 ze zm.),
2. na terenach wymagających ochrony akustycznej oraz w miejscach, w których na podstawie przeprowadzonych badań zostaną potwierdzone przekroczenia dopuszczalnego poziomów hałasu, należy zastosować ekrany akustyczne,

a w miejscach, w których ma możliwości zastosowania skutecznych ekranów akustycznych należy wyznaczyć obszary ograniczonego użytkowania,

3. należy uwzględnić na etapie projektowania, wykonawstwa i użytkowania założenia wynikające z raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko tj. nawierzchnie o zmniejszonej emisji hałasu, ograniczenia prędkości ruchu itp.”

Ponadto, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Żninie, pismem z dnia 8 maja 2019 r., znak: N.NZ-40-32-40/19 (wpływ: 10 maja 2019 r.), sprostował z urzędu omyłkę zawartą w uzasadnieniu powyższej opinii.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 9 maja 2019 r., znak: NNZ.40.NWW.4.2017.2018.2019 (wpływ: 17 maja 2019 r.), zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. „w celu minimalizacji i ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej,
2. zaplecze budowy, w tym: składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów zorganizować na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed oddziaływaniem na środowisko gruntowe-wodne i oddalonym od terenów chronionych akustycznie,
3. powstające w ramach planowanego przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych. Miejsca ich gromadzenia muszą zabezpieczać środowisko naturalne przed możliwością jego skażenia. Odpady przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia,
4. w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania hałasu drogowego na klimat akustyczny zastosować tzw. cichą nawierzchnię drogową o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2 dB,
5. po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w rejonie terenów chronionych przed hałasem, a jej wyniki przedłożyć właściwym terenowo organom ochrony środowiska. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu wykonać dodatkowe zabezpieczenia akustyczne”.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mogilnie, pismem z dnia 15 maja 2019 r., znak: N.NZ-422-3-4/19 (wpływ: 20 maja 2019 r.), zaopiniował pozytywnie realizację

przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. „należy wykonać analizę porealizacyjną w przeciągu 1 roku od uruchomienia inwestycji, która w szczególności powinna obejmować ocenę oddziaływania akustycznego na najbliższe tereny chronione akustycznie, wykonaną w oparciu o pomiary hałasu metodyką referencyjną zawartą w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r. nr 140 poz. 824 z póź. zm.),
2. na terenach wymagających ochrony akustycznej oraz w miejscach, w których zostaną potwierdzone przekroczenia dopuszczalnego poziomów hałasu, należy wprowadzić działania skutkujące ograniczeniem hałasu, np. poprzez zmniejszenie prędkości samochodów, ekrany akustyczne a w miejscach, w których ma możliwości zastosowania skutecznych ekranów akustycznych należy wyznaczyć obszary ograniczonego użytkowania,
3. należy uwzględnić na etapie projektowania, wykonawstwa i użytkowania przestrzegania założeń zamieszczonych w niniejszym raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, m.in. nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu, działania organizacyjne w postaci ograniczenia prędkości ruchu”.

W wyniku analizy ww. warunków, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy uwzględnił je w całości w niniejszej decyzji, w tym część z nich doprecyzował oraz rozszerzył.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę powyższe zmiany projektowe przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia z dnia 12 kwietnia 2019 r., znak: WOO.4210.23.2017.KS.37, poinformował o rozpoczęciu ponownej procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach 19 kwietnia – 20 maja 2019 r., które zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

- Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 19 kwietnia do 20 maja 2019 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),
- Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka, w dniach od 15 kwietnia do 27 maja 2019 r.,
- Urzędu Gminy Dąbrowa, w dniach od 19 kwietnia do 20 maja 2019 r.,
- Urzędu Miejskiego w Mogilnie, w dniach od 19 kwietnia do 20 maja 2019 r.,

- Urzędu Miejskiego w Łabiszynie, w dniach od 16 kwietnia do 20 maja 2019 r.,
- Urzędu Miejskiego w Barcinie, w dniach od 16 kwietnia do 20 maja 2019 r.

W trakcie ponownego udziału społeczeństwa nie wpłynęły uwagi i wnioski od zainteresowanego społeczeństwa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 28 maja 2019 r., zawiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także wypowiedzenia się co do ich treści, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego.

Obwieszczenie znak: WOO.4210.23.2017.KS.41, zamieszczono w biuletynie informacji publicznej na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie: Gminy Nowa Wieś Wielka, Gminy Dąbrowa, Miejskim w Mogilnie, Miejskim w Łabiszynie, Miejskim w Barcinie.

Strony postępowania nie wniosły żadnych uwag, ani wniosków.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 254, o łącznej długości około 47,29 km. Początek opracowania stanowi km 0+069 drogi, w miejscowości Brzoza, gmina Nowa Wieś Wielka, za przejazdem kolejowym linii nr 131 relacji Chorzów Batory – Tczew, a koniec – km 53+951 drogi, na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 15, w pobliżu miejscowości Wylatowo, gmina Mogilno, z wyłączeniem odcinka od km 44+935 do km 51+527.

Inwestycja zlokalizowana będzie w granicach pięciu gmin: Nowa Wieś Wielka, Dąbrowa, Mogilno, Łabiszyn (obszar miejski i wiejski), Barcin (obszar miejski i wiejski), w powiatach: bydgoskim, mogileńskim oraz znińskim, województwo kujawsko-pomorskie.

W ramach przedsięwzięcia, oprócz przebudowy samej drogi, przewidziano m.in. remont obiektów mostowych, budowę czterech nowych rond, budowę i przebudowę odwodnienia, remont istniejących chodników, zatok autobusowych, ciągów pieszo-rowerowych, zjazdów oraz przepustów.

Obecnie przedmiotowej drodze przypisano klasę G, a jej nośność wynosi 80 kN. Szerokość jezdni wynosi 6-6,5 m z lokalnymi poszerzeniami i zwężeniami. Stan nawierzchni jezdni jest zły, w związku z czym droga wymaga kompleksowej przebudowy.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, inwestycja będzie realizowana w 4 etapach:

- etap I. Brzoza – Łabiszyn od km 0+069 do km 13+280,
- etap II. Łabiszyn – Barcin od km 13+280 do km 24+400,

- etap III. Barcin – Dąbrowa od km 24+400 do km 38+300,
- etap IVA. Dąbrowa – Mogilno od km 38+300 do km 44+935,
- etap IVB. Mogilno – Wylatowo od km 51+527 do km 53+951.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym m.in. wody (dostarczanej na plac budowy z wodociągu gminnego), kruszywa, mas bitumicznych, prefabrykatów betonowych, a także paliw i energii elektrycznej.

Na etapie sporządzania dokumentacji, Inwestor rozważał następujące warianty realizacji inwestycji:

- wariant zerowy, polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia i pozostawieniu drogi w obecnym stanie. Stan nawierzchni określono jako zły i stwarzający zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego,
- wariant I.A, który przewiduje rozbudowę drogi wraz z korektą łuku poziomego na odcinku w miejscowości Szczepankowo (od około km 30+400 do km 31+500). Zakłada się wykonanie jezdni o szerokości 7 m (2 x 3,5 m) o przekroju poprzecznym drogowym, ulicznym i półulicznym. W środkowej części miejscowości Szczepankowo przewidziano rozbudowę istniejącego skrzyżowania z drogą gminną oraz budowę zatok autobusowych. Korekta łuków drogi wymusi konieczność rozbiórki dwóch budynków gospodarczych i dwóch mieszkalnych. Wariant ten wiąże się z koniecznością częściowego wykupu przyległych nieruchomości,
- wariant I.B, wybrany do realizacji przewiduje inny zakres prac na terenie miejscowości Szczepankowo. Zamiast ww. korekty łuku poziomego, w wyniku którego konieczna byłaby rozbiórka budynków, wykonany zostanie nowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 254 klasy Z, wraz z korektą łuków celem obejścia miejscowości Szczepankowo. Długość nowego odcinka drogi to około 1 km, a jego połączenie z obecnym układem drogi wojewódzkiej zaprojektowano jako skrzyżowanie trójwlotowe. Szerokość nowego odcinka o przekroju poprzecznym drogowym to 7 m (2 x 3,5 m), a pobocza 1,5 m. Zaprojektowany fragment drogi przebiegać będzie wśród pól uprawnych, poza ścisłą zabudową mieszkaniową, co znacznie poprawi komfort życia okolicznych mieszkańców.

Odstąpienie od realizacji zamierzenia skutkowałoby dalszą degradacją stanu istniejącej drogi, powodując zwiększoną emisję hałasu i pyłów.

Wariant przyjęty do realizacji polega na przebudowie po istniejącym śladzie, a także na rozbudowie poprzez wykonanie obejścia miejscowości Szczepankowo w formie odcinka drogi przebiegającego nowym śladem. Zaproponowany zakres prac i rodzaj technologii

zostały uznane za optymalne pod względem ekonomicznym i wytrzymałościowym.

W ramach inwestycji przewiduje się również wykonanie następujących prac: budowę/przebudowę odwodnienia, w tym budowę kanalizacji deszczowej oraz odtworzenie rowów przydrożnych celem poprawy odwodnienia korpusu drogowego.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wskazano, że w przeważającym obszarze wzdłuż projektowanej przebudowy drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza – Wylatowo od km 0+069 do km 53+951 dominującym głównym użytkowym piętrzem wodonośnym jest piętro czwartorzędowe, które charakteryzuje się brakiem lub słabą izolacją na zanieczyszczenia od powierzchni terenu. Kolejnymi użytkowymi piętrami wodonośnymi są: trzeciorzędowe piętro wodonośne oraz jurajskie piętro wodonośne. Oba te piętra posiadają słabą lub dobrą izolację na zanieczyszczenia, które mogą pochodzić z powierzchni terenu.

Piętro czwartorzędowe, związane z osadami piaszczysto-żwirowymi interglacjałów mazowieckiego i emskiego oraz zlodowaceń Wisły, tworzy kilka poziomów wodonośnych:

- poziom wód gruntowych (lokalny), związany z osadami sandrowymi i dolinno-rzeczynymi – nie jest to poziom użytkowy,
- poziom międzyglinowy górny – lokalnie stanowi poziom użytkowy,
- poziom międzyglinowy środkowy wielkopolskiej doliny kopalnej – jest to jeden z głównych użytkowych poziomów wodonośnych na omawianym obszarze,
- poziom międzyglinowy dolny.

Lokalnie czwartorzędowe piętro wodonośne tworzy wspólną strukturę wodonośną z piętrzem trzeciorzędowym. Czwartorzędowe piętro wodonośne zasilane jest bezpośrednio poprzez infiltrację wód opadowych lub pośrednio przez przesączenie się wód infiltracyjnych poprzez osady półprzepuszczalne.

Czwartorzędowe piętro wodonośne pokrywa 80% zapotrzebowania na wodę w rejonie projektowanej przebudowy drogi wojewódzkiej nr 254 od km 0+069 do km 52+800. Wody czwartorzędowe są podstawowym źródłem zaopatrzenia w wodę zarówno odbiorców indywidualnych, jak i zbiorowych. Wody te stanowią bazę dla większości ujęć komunalnych i wodociągów wiejskich. Poziomy wodonośne czwartorzędowe występują najczęściej na głębokości od kilkunastu do około 50 m.

Wody piętra trzeciorzędowego to głównie wody w utworach piaszczystych miocenu i w piaszczysto-pylastych osadach pliocenu. W utworach miocenu stwierdzono dwie warstwy wodonośne. Eksploatowana jest głównie warstwa druga lub spąg warstwy pierwszej (wyższej). Głębokość zalegania miocenu wynosi od 50 do 150 m, a miąższość – od kilku

do prawie pięćdziesięciu metrów. Na znacznym obszarze mioceński poziom wodonośny izolowany jest od powierzchni terenu miąższą warstwą osadów gliniasto-ilastych. Piętro trzeciorzędowe użytkowane jest najczęściej tam, gdzie brak jest zawodnienia w utworach czwartorzędowych lub wody czwartorzędowego piętra wodonośnego, z uwagi na zanieczyszczenie wód, nie nadają się do użytku.

Wody jurajskiego piętra wodonośnego występują na analizowanym obszarze w dwóch poziomach: jury górnej oraz jury środkowej. Poziom wodonośny jury górnej występuje w wapieniach, a jury środkowej w drobnoziarnistych piaskach i piaskowcach o spoiwie żelazistokrzemionkowym. Wody jury środkowej zalegają na głębokości od 50 do 100 m, a miąższość utworów wodonośnych waha się w przedziale 20-50 m.

Na terenie, przez który przebiega planowana inwestycja występują następujące Główne Zbiorniki Wód Podziemnych:

- GZWP Nr 138 Pradolina Toruń – Eberswalde,
- GZWP Nr 142 Zbiornik międzymorenowy Inowrocław – Dąbrowa,
- GZWP Nr 143 Subzbiornik Inowrocław – Gniezno.

W pobliżu planowanej inwestycji znajdują się 24 ujęcia wód podziemnych. Przedmiotowe zamierzenie nie znajduje się w zasięgu strefy ochrony pośredniej ujęcia wód.

Etap realizacji przedsięwzięcia związany jest z remontem mostów na rzece Noteć, co wiąże się z możliwością wpływu tego etapu na środowisko wodne. Dla ochrony wód powierzchniowych, w trakcie prac budowlanych przewiduje się rygorystyczne przestrzeganie reżimów technologicznych oraz stosowanie sprawnego technicznie sprzętu i wysokiej jakości materiałów budowlanych, magazynowanie odpadów niebezpiecznych w miejscach do tego wyznaczonych i odpowiednio przygotowanych (utwardzone powierzchnie, pojemniki odporne na działanie substancji w nich magazynowanych), lokalizację zaplecza budowy na terenie posiadającym uszczelnioną nawierzchnię, na miejscach wyścielonych materiałami izolacyjnymi, zastosowanie przenośnych sanitariatów, posiadających szczelne zbiorniki na ścieki socjalno-bytowe. Ponadto, plac budowy wyposażony zostanie w zestaw sorbentów umożliwiających zebranie zanieczyszczenia w przypadku awarii sprzętu.

Ponadto, w celu zminimalizowania negatywnych oddziaływań przewiduje się m.in.: stosowanie naturalnych umocnień struktury strefy nabrzeżnej, m.in. karp, narzut kamiennych, prowadzenie prac tylko od strony jednego brzegu, lokalizację zaplecza budowy na terenie posiadającym utwardzoną nawierzchnię, w odległości nie mniejszej niż 200-300 m od koryta cieków.

Planowany remont mostów wykonany będzie w sposób niezagrażający środowisku

wodnemu. Inwestycja nie przewiduje również ingerencji w koryto rzeki na danych odcinkach. Rozbiórka podpór, czy usunięcie fundamentów znajdujących się w poziomie posadowienia wiąże się z koniecznością wygradzenia przestrzeni robót poprzez zastosowanie grodziec stalowych. Budowa nowych betonowych podpór wymaga zastosowania tymczasowych osłon. Podczas wykonywania ewentualnej rozbiórki obiektów mostowych wymagane jest wykonanie szczelnego ekranu – pomostu montażowego (rusztowania, deskowania) dostosowanego do technologii rozbiórki. W celu zapobiegania zanieczyszczeniu przez odłamki betonu podczas prac remontowych, należy zawiesić siatki ochronne wyłapujące odpryski betonu i innych elementów budowlanych.

Faza eksploatacji dróg nie wiąże się z wykorzystywaniem wody lub innych surowców, poza energią elektryczną oświetlenia ulic oraz środkami zimowego utrzymania. Do zimowego utrzymania używane będą środki chemiczne (chlorek sodu, chlorek wapnia, chlorek magnezu i ich mieszaniny) oraz materiały uszorstniające (piasek i żwir). Ilości tych surowców zależą od warunków atmosferycznych (ilości i częstości opadów).

Odwodnienie drogi w istniejącym stanie, poza terenami zabudowanymi, odbywa się poprzez poprzeczne i podłużne spadki do rowów odwadniających, zaś w miejscowościach odwodnienie odbywa się do kanalizacji deszczowych. Miejscami znajduje się ściek korytkowy umożliwiający szybsze odprowadzenie wody do przyrodnich rowów. Rowy odwadniające są o nieregulowanych kształtach i nie spełniają wymagań warunków technicznych. Na omawianym odcinku drogi wojewódzkiej występują liczne przepusty, które w zależności od stanu technicznego będą podlegały oczyszczeniu, bądź konieczna będzie ich wymiana na nowe. Wzdłuż tej drogi występują również przejazdy kolejowe, zarówno czynne, jak i nieczynne.

Przewidziane odwodnienie drogi wojewódzkiej nr 254 obejmuje ujęcie, odprowadzenie, oczyszczanie i zrzut wód deszczowych spływających z jezdni, poboczy, drogi oraz pasa terenu przylegającego do drogi. Wody opadowe z nawierzchni, na odcinku o przekroju ulicznym planuje się odprowadzić do istniejącej lub projektowanej kanalizacji deszczowej poprzez wpusty uliczne i tzw. przykanaliki. Dla zapewnienia prawidłowego spływu wody do studzienek wpustowych, jezdni nadane zostaną odpowiednie pochylenia poprzeczne i podłużne. Na odcinkach o przekroju drogowym przewidziano powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych z nawierzchni poprzez nadanie jezdni i poboczom wymaganych spadków poprzecznych. Woda opadowa z jezdni będzie odprowadzana do rowów przydrożnych o kształcie trapezowym i spadkach podłużnych minimum 0,2% do istniejących rowów melioracyjnych i zbiorników odparowujących. W miejscach,

gdzie brak jest możliwości odprowadzenia wód do istniejących odbiorników przewiduje się rowy chłonne z warstwą filtracyjną w celu podczyszczenia wód opadowych spływających z pasa drogowego oraz zbiorniki odparowujące.

Głównymi zanieczyszczeniami zawartymi w spływających z drogi wodach opadowych będą:

- zawiesina ogólna,
- specyficzne zanieczyszczenia organiczne (węglowodory alifatyczne i aromatyczne oraz WWA),
- metale ciężkie,
- chlorki stosowane do zimowego utrzymania dróg.

Spływ wód opadowych i roztopowych z jezdni nastąpi zgodnie z ukształtowaniem terenu poprzez istniejące wpusty uliczne do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej, a na odcinkach niezabudowanych do rowów trawiastych. Rowy będą systematycznie wykaszane i odmulane w celu zbierania zawiesiny zawartej w wodach deszczowych/roztopowych z czaszy drogi. Właściwa eksploatacja urządzeń służących do odprowadzania wód opadowych polegać będzie przede wszystkim na bieżącym usuwaniu zanieczyszczeń z wpustów ulicznych osadników dla zachowania ich drożności i umożliwienia sprawnego spływu do miejskiej kanalizacji deszczowej. Zapobiegnie to spływowi nadmiaru wód na nieutwardzone pobocza gruntowe i ewentualnej infiltracji zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych. Rowy przydrożne zostaną obsiane trawą w celu ograniczenia spływu wód powierzchniowych do gruntu i procesu infiltracji.

Przewiduje się, że wody opadowe lub roztopowe spełniać będą wymogi określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800 t.j.).

Przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane zostanie w obszarze dorzecza Odry, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967 t.j.).

Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW600043, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako słaby. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej

dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Zamierzenie znajduje się w obszarach jednolitych części wód powierzchniowych, oznaczonych europejskimi kodami:

- PLRW600024188379 – Noteć od Górnego Kanału Noteci do Kanału Bydgoskiego, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Zgodnie z ww. rozporządzeniem, ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego oraz możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego – Noteć w obrębie JCWP i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW6000171883549 – Dopływ ze Złotnik Kujawskich, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW600001883829 – Górny Kanał Noteci, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status sztucznej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW600024188351 – Noteć od Jeziora Wolickiego do oddzielenia się Kan. Noteckiego w Antonowie, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego oraz możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego – Noteć w obrębie JCWP i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW600025188339 – Noteć od Małej Noteci do Jeziora Wolickiego, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych,

tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego oraz możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku ciekę istotnego – Noteć w obrębie JCWP i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,

- PLRW600025188299 – Mała Noteć, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego oraz możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku ciekę istotnego – Mała Noteć od ujścia do jez. Pakoskiego Pn. i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Przewiduje się, że etap realizacji, jak i eksploatacji inwestycji nie wpłynie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami w obszarze dorzecza Odry.

W ramach przedsięwzięcia nie jest przewidziane korzystanie z wód powierzchniowych, w formie poboru wody czy odprowadzania ścieków. Odwodnienie projektuje się w postaci odprowadzenia wód opadowych lub roztopowych z powierzchni drogi do szczelnej kanalizacji deszczowej istniejącej/projektowanej lub do rowów odwadniających. Na terenie inwestycji nie przewiduje się magazynowania substancji niebezpiecznych mogących spowodować zanieczyszczenie gleb i wód.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych określonych dla wód powierzchniowych i podziemnych, ponieważ przewiduje się: zastosowanie urządzeń oczyszczających, głównie takich, które pozwalają na wykorzystanie i intensyfikację naturalnych procesów redukcji zanieczyszczeń oraz zmniejszają natężenie odpływu wód do odbiornika, zabezpieczenie składowisk środków używanych do konserwacji drogi przed wymywaniem, z uwagi na niebezpieczeństwo skażenia wód gruntowych i powierzchniowych, a także prawidłową eksploatację urządzeń podczyszczających zlokalizowanych przed wylotami wód opadowych/roztopowych do odbiorników.

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary: wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek; wybrzeży i środowisko morskie lub górskie, strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródładowych; na których standardy jakości zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia; o krajobrazie mającym znaczenie historyczne lub kulturowe; jak również uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

W obszarze oddziaływania przedsięwzięcia, odcinkowo wzdłuż drogi, występują siedliska leśne.

Zgodnie z pismem Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Toruniu, Delegatura w Bydgoszczy, z dnia 3 listopada 2014 r., znak: WU OZ DB.ZAR.5185.7.14. TZ, zarówno w trasie, jak i w otoczeniu drogi wojewódzkiej nr 254 występują strefy ochrony konserwatorskiej i archeologicznej. W razie znalezienia podczas prowadzonych prac przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem, należy postępować zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2018 r., poz. 2067 ze zm.). Zgodnie z powyższym pismem, szczegółowy projekt budowlany rozbudowy drogi powinien zostać uzgodniony z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Ponadto, jak wynika z dokumentacji, dwa mosty podlegające remontowi, zlokalizowane w ciągu drogi, znajdujące się w miejscowościach Antoniewo i Obórznia są obiektami wpisanymi do wojewódzkiej ewidencji zabytków.

W miejscowości Żabno, w odległości około 70 m od drogi zlokalizowane jest Jezioro Żabno, a w odległości około 90 m – Jezioro Mogileńskie.

Przebudowywana droga przebiega kilkakrotnie przez obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo jej wystąpienia jest średnie i wynosi raz na sto lat ($Q = 1\%$) oraz wysokie i wynosi raz na 10 lat ($Q = 10\%$). Są to głównie przecięcia Noteci i innych cieków, realizowane poprzez obiekty mostowe. W związku z realizacją zamierzenia nie powinny wystąpić żadne negatywne skutki ewentualnej powodzi względem ciągu komunikacyjnego.

Zamierzenie przebiega głównie w obszarach o niewielkiej gęstości zaludnienia – w pasie drogowym, wzdłuż którego zlokalizowana jest również zabudowa mieszkaniowa o zróżnicowanym zagęszczeniu, zarówno w terenach wiejskich, jak i miejskich. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, gęstość zaludnienia gmin, przez które przebiega droga wojewódzka nr 254 wynosi w przybliżeniu: gmina Nowa Wieś Wielka – 68 osób/km², gmina Dąbrowa – 42 osoby/km², gmina Mogilno – 96 osób/km², gmina Łabiszyn – 61 osób/km², gmina Barcin – 123 osoby/km².

W przypadku wystąpienia bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku, podmiot korzystający ze środowiska (w tym przypadku zarządca drogi) zobowiązany jest do postępowania zgodnie z zapisami ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2018 r., poz. 954 ze zm.), a w przypadku wystąpienia szkody, podmiot zobowiązany jest do ograniczenia szkody w środowisku

i podjęcia działań naprawczych. W przypadku wystąpienia szkody, o zaistniałej sytuacji należy powiadomić regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska.

Na etapie realizacji zamierzenia powstawać mogą m.in. następujące odpady:

- mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01 (17 03 02),
- gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 (17 05 04),
- urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05 (17 05 06),
- odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów (17 01 01),
- żelazo i stal (17 04 05),
- drewno (17 02 01),
- opakowania z papieru i tektury (15 01 01),
- opakowania z tworzyw sztucznych (15 01 02),
- opakowania z drewna (15 01 03),
- niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne (20 03 01),
- sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (15 02 02).

Powstające podczas realizacji odpady będą gromadzone selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, a następnie przekazywane w pierwszej kolejności do odzysku, a jeżeli nie będzie to możliwe – do unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych, zamykanych pojemnikach, w miejscach oznakowanych oraz zadaszonych o utwardzonym, a także i nieprzepuszczalnym podłożu, zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych. Transport odpadów do miejsc odzysku lub unieszkodliwiania zostanie zrealizowany przez podmioty posiadające stosowne zezwolenia, w sposób, który nie spowoduje zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi, z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie przepisów, a odpadów niebezpiecznych z zachowaniem przepisów o przewozie materiałów niebezpiecznych.

Destrukt asfaltowy zostanie bezpośrednio po zdjęciu przekazany na podstawie karty przekazania odpadu, przez Wykonawcę prac budowlanych, podmiotowi posiadającemu pozwolenie na zbieranie i odzysk tego odpadu.

Przewidziano rozbiórkę dwóch obiektów budowlanych:

- budynek mieszkalny połączony z budynkiem gospodarczym, zlokalizowany w miejscowości Barcin, w km 22+200 drogi (zlokalizowany częściowo w pasie drogowym, brak możliwości zmiany przebiegu drogi celem zachowania normatywnej odległości budynku od krawędzi drogi),

- budynek gospodarczy, zlokalizowany w miejscowości Dąbrowa, w km 37+850 drogi (zlokalizowany na terenie projektowanego ronda).

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania nimi, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r., poz. 701 ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie zostanie usytuowane na działkach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem. W myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 t.j.), są to przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej, zagrodowej, mieszkaniowo-usługowej, rekreacyjno-wypoczynkowej i związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

Identyfikację terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie zapisów obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania, w tym opinii właściwych miejscowo organów (w trybie art. 115 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Ponadto, w celu weryfikacji identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, uwzględnionej w raporcie i jego uzupełnieniach, przeprowadzono oględziny terenu realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Wyjątek stanowią prace betoniarskie, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu. Ponadto, należy:

- zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi akustycznie,
- stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu, w celu ograniczenia pylenia,
- zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr),
- stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
- transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia

ładunkowa wyposażona jest w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.

Ciężki sprzęt używany do budowy dróg może wywoływać drgania o amplitudach porównywalnych lub wyższych od generowanych przez samochody ciężarowe poruszające się w ruchu ciągłym. Z uwagi na powyższe, zaleca się przeprowadzenie oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych przede wszystkim bardzo blisko frontu robót budowlanych, w tym zwłaszcza starych budynków, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego. Przeprowadzenie wizji lokalnych przed rozpoczęciem prac budowlanych pozwoli łatwo rozstrzygnąć zasadność ewentualnych skarg na uszkodzenia budynków, zgłoszonych w trakcie robót.

W przypadku zbliżania się frontu robót w pobliże zabudowy mieszkaniowej, w szczególności w miejscowościach Łabiszyn i Barcin, należy wykorzystywać sprzęt statyczny, z wykluczeniem pracy walców wibracyjnych, płyt wibracyjnych oraz ubijaków.

Uciążliwości związane z fazą realizacji będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu. Wibracje drogowe to drgania mechaniczne wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Generowane są one na styku pojazdu/maszyny z powierzchnią terenu/drogi, a następnie propagowane poprzez podłoże do otoczenia. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów drogowych zależy jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one rozprzestrzeniają, jest jednorodny. Istotny wpływ na poziom drgań mają zmiany warunków atmosferycznych, które powodują zmiany właściwości fizycznych i mechanicznych konstrukcji. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizykomechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Źródłem hałasu na etapie funkcjonowania trasy komunikacyjnej będzie ruch pojazdów i związany z nim hałas powodowany na styku opona-podłoże, hałas aerodynamiczny i mechaniczny wywoływany przez zespoły napędowe pojazdów. Emisja hałasu w ruchu drogowym jest uzależniona od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od udziału pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebiega droga. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Inwestycja rozpoczyna się w miejscowości Brzoza, tuż za przejazdem kolejowym linii nr 131 relacji Chorzów Batory – Tczew, odcinek Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz Główna. Na trasie tej, natężenie ruchu pociągów osobowych wynosi około 50 pojazdów/dobę, jednakże z uwagi na fakt, iż najbliższe tereny chronione akustycznie znajdują się około 70 m od początku inwestycji, odstąpiono od uwzględnienia wpływu linii kolejowej nr 131 w oddziaływaniach skumulowanych.

W miejscowości Barcin inwestycja krzyżuje się z linią kolejową nr 206 relacji Inowrocław Rąbinek – Żnin, odcinek Wapienno – Żnin. Na odcinku tym linia jest obecnie niewykorzystywana. Linię kolejową nr 206 nie uwzględniono w oddziaływaniach skumulowanych.

Do obliczeń oddziaływania skumulowanego uwzględniono drogę krajową nr 15, drogi wojewódzkie nr 246 i 251 oraz odcinki drogi wojewódzkiej nr 254, będące poza granicami inwestycji. W analizie uwzględniono również planowany na rok 2019 odcinek obwodnicy Mogilna realizowany w drugim etapie budowy.

Teren realizacji omawianego przedsięwzięcia pokrywa się częściowo (na odcinku poniżej 1 km) z terenem realizacji innego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, realizowanego przez Gminę Łabiszyn pn.: „Budowa kanalizacji w miejscowości Łabiszyn – etap III”, dla której tutejszy Organ prowadzi postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Biorąc pod uwagę niewielki zakres prac związanych z budową sieci kanalizacji sanitarnej (wykopy wąskoprzestrzenne w pasie ww. drogi) oraz niewielki odcinek pokrywania się obu inwestycji, stwierdzono, że nie powinno zachodzić zjawisko znacznego kumulowania się oddziaływań obu przedsięwzięć.

Zadanie jest powiązane funkcjonalnie z istniejącą siecią dróg. W najbliższym czasie nie są planowane do przebudowy odcinki dróg, z którymi krzyżuje się odcinek objęty projektem.

Nieznaczone skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach.

Do analizy oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2023 oraz 2033. Dane o natężeniu ruchu drogowego (aktualnym i prognozowanym) uzyskano na podstawie analizy opartej na wynikach Generalnych Pomiarów Ruchu na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich w roku 2015 oraz pomiarów weryfikujących wykonanych w roku 2017, a także zaleceniach GDDKiA w zakresie prognozowania wskaźników wzrostu ruchu

wewnętrznego na okres 2008-2040 na sieci drogowej do celów planistyczno-projektowych. Prognoza uwzględnia planowane i będące w trakcie realizacji zmiany układu komunikacyjnego, które będą bezpośrednio wpływać na natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi. Analizy dotyczące prognozy ruchu wykonane zostały przez Archidrog Pracownię Projektową Witold Orczyński i datowane są na wrzesień 2017 r.

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6” oraz francuskiej normie „XPS 31-133”.

Analiza została wykonana przy użyciu zintegrowanego pakietu obliczeniowego do predykcji hałasu SoundPLAN 8.0 Professional.

Wyznaczone wartości równoważnego poziomu dźwięku A w punktach obserwacji wykazują przekroczenia wartości dopuszczalnych w prawie wszystkich punktach. Spowodowane jest to m.in. dużym udziałem pojazdów ciężkich, sięgającym nawet ponad 20% oraz bliskością inwestycji w stosunku do zabudowań i terenów chronionych akustycznie. Przekroczenia w punktach obserwacji sięgają nawet ponad 9 dB w dzień i 7 dB w nocy, zarówno w punktach obserwacji położonych przy budynkach mieszkalnych, jak i na granicach terenów chronionych akustycznie.

W związku z prognozowanymi przekroczeniami zachodzi konieczność wdrożenia działań i zastosowania urządzeń chroniących środowisko, zapewniających dotrzymanie poziomów dopuszczalnych na terenach chronionych przed hałasem.

Negatywne oddziaływanie planowanej trasy zostanie ograniczone poprzez:

1. zastosowanie tzw. cichej nawierzchni drogowej o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 3 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych, takich jak SMA 11, na całym odcinku drogi objętym zakresem niniejszej inwestycji,
2. ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów zgodnie z poniższym zestawieniem:

Lp.	Kilometraż km+m		Ograniczenie dzień/noc [km/h]	Długość [m]	Miejscowość	Status
	początek	koniec				
1	0+000	1+240	50/60	1 240	Brzoza	Teren zabudowany
2	1+240	1+330	60/60	90	Olimpin	Istniejące
3	1+330	1+730	40/40	400	Olimpin	Istniejące
4	1+730	2+060	60/60	330	Olimpin	Istniejące
5	2+380	2+620	60/60	240	Kobylarnia	Istniejące
6	2+620	2+980	50/50	360	Kobylarnia –	Do wprowadzenia

Lp.	Kilometraż km+m		Ograniczenie dzień/noc [km/h]	Długość [m]	Miejscowość	Status
	początek	koniec				
					Nowe Smolno	
7	3+100	3+200	50/50	100	Nowe Smolno	Do wprowadzenia
8	5+040	5+120	50/50	80	Nowe Smolno	Do wprowadzenia
9	6+130	6+420	50/50	290	Nowe Smolno – Nowe Dębie	Do wprowadzenia
10	6+900	7+000	70/70	100	Nowe Smolno – Nowe Dębie	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
11	7+150	7+270	60/60	120	Nowe Dębie	Do wprowadzenia
12	7+600	8+000	50/50	400	Nowe Dębie	Do wprowadzenia
13	8+080	8+630	50/50	550	Nowe Dębie – Obórznia	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
14	9+370	9+570	40/40	200	Obórznia	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
15	9+570	9+830	40/40	260	Obórznia	Do wprowadzenia
16	11+280	11+460	50/50	180	Obórznia – Łabiszyn	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
17	11+460	12+650	50/60	1 190	Łabiszyn	Teren zabudowany
18	12+650	13+150	50/50	500	Łabiszyn Wieś	Do wprowadzenia
19	13+150	13+590	50/50	440	Łabiszyn Wieś	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
20	14+450	14+550	50/50	100	Łabiszyn Wieś – Augustowo	Do wprowadzenia
21	14+750	14+850	60/60	100	Łabiszyn Wieś – Augustowo	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
22	15+420	15+670	60/60	250	Łabiszyn Wieś – Augustowo	Do wprowadzenia
23	15+670	15+850	60/60	180	Łabiszyn Wieś – Augustowo	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany

Lp.	Kilometraż km+m		Ograniczenie dzień/noc [km/h]	Długość [m]	Miejscowość	Status
	początek	koniec				
						zgodnie z funkcją chronioną
24	16+230	17+350	50/50	1 120	Łabiszyn Wieś – Augustowo	Do wprowadzenia
25	17+350	17+600	50/50	250	Augustowo – Kania	Do późniejszego wprowadzenia – teren aktualnie niewykorzystywany zgodnie z funkcją chronioną
26	18+120	18+630	50/50	510	Kania – Barcin Wieś	Do wprowadzenia
27	19+220	22+180	50/50	2 960	Kania – Barcin	Do wprowadzenia
28	22+180	22+690	50/60	510	Barcin	Teren zabudowany
29	23+380	23+480	50/50	100	Barcin	Do wprowadzenia
30	23+600	23+660	50/60	60	Barcin	Teren zabudowany
31	23+660	23+710	40/40	50	Barcin	Istniejące
32	23+710	25+150	50/60	1 440	Barcin	Teren zabudowany
33	25+700	26+230	60/60	530	Barcin – Szczepanowo	Do wprowadzenia
34	27+000	27+680	50/50	680	Barcin – Szczepanowo	Do wprowadzenia
35	27+850	28+060	60/60	210	Barcin – Szczepanowo	Do wprowadzenia
36	28+060	28+150	60/60	90	Szczepanowo	Istniejące
37	28+150	28+420	50/60	270	Szczepanowo	Teren zabudowany
38	28+420	28+580	60/60	160	Szczepanowo – Szczepankowo	Do wprowadzenia
39	32+420	32+730	60/60	310	Szczepankowo – Służewo	Do wprowadzenia
40	33+250	33+350	50/50	100	Słaboszewo	Do wprowadzenia
41	36+820	36+950	50/50	130	Dąbrowa	Do wprowadzenia
42	37+500	38+010	50/60	510	Dąbrowa	Teren zabudowany
43	38+460	38+990	60/60	530	Dąbrowa	Do wprowadzenia
44	40+000	40+350	60/60	350	Sucharzewo	Do wprowadzenia
45	42+940	43+240	60/60	300	Wszedzień	Do wprowadzenia
46	43+240	43+570	60/60	330	Wszedzień	Istniejące
47	44+690	44+790	50/50	100	Wiecanowo	Do wprowadzenia
48	44+790	44+880	50/50	90	Wiecanowo	Istniejące
49	44+880	44+960	40/40	80	Wiecanowo	Istniejące
50	44+960	45+180	50/50	220	Wiecanowo	Istniejące
51	51+770	52+580	50/60 40 dla samochodów ciężarowych	810	Żabno	Teren zabudowany

Ograniczenia prędkości ruchu pojazdów wprowadzono na podstawie otrzymanych wyników prowadzonej analizy akustycznej w miejscach występowania przekroczeń wartości dopuszczalnych. Są to odcinki, dla których wymagane jest bezwzględne ograniczenie

prędkości ruch pojazdów do wartości podanych w zastawieniu, w celu ograniczenia poziomu hałasu. Na ośmiu odcinkach drogi, ograniczenia prędkości wprowadzono w pobliżu terenów niezagospodarowanych, lecz dopiero przeznaczonych pod funkcję chronioną akustycznie. Ograniczenia te należy wprowadzić dopiero w momencie powstania na danym terenie przedmiotu ochrony.

W analizie uwzględniono 51 odcinków z ograniczeniami prędkości ruchu pojazdów wynoszącymi od 40 do 70 km/h. Całkowita długość wszystkich wprowadzonych ograniczeń wynosi 20 500 m, w tym 6030 m to obszary zabudowane, 1920 m to istniejące już ograniczenia prędkości, 10 550 m proponowane ograniczenia prędkości w ramach realizacji inwestycji oraz 2000 m to ograniczenia przeznaczone do późniejszego wprowadzenia, po zmianie rzeczywistej funkcji terenu.

Długości odcinków z proponowanymi ograniczeniami prędkości dla poszczególnych prędkości pojazdów wynoszą:

- 40 km/h – 990 m,
- 50 km/h – 9260 m,
- 60 km/h – 4120 m,
- 70 km/h – 100 m,
- 50/60 km/h – 6030 m (obszary zabudowane),

3. Wprowadzenie lub zaadaptowanie istniejących rozwiązań spowalniających ruch, zgodnie z poniższym zestawieniem:

Lp.	Kilometraż km+m	Kierunek	Lokalizacja	Zastosowanie
1	3+200	do Bydgoszczy	Nowe Smolno	wyspa
2	6+100	do Mogilna	Antoniewo	znaki aktywne
3	6+500	do Bydgoszczy		
4	7+600	do Mogilna	Nowe Dąbie	wyspa
5	8+100	do Bydgoszczy		
6	9+300	do Mogilna	Obórznia	znaki aktywne
7	10+000	do Bydgoszczy		
8	13+250	do Bydgoszczy	Łabiszyn Wieś	wyspa
9	16+200	do Mogilna	Augustowo	wyspa
10	17+600	do Bydgoszczy		
11	18+100	do Mogilna	Kania	wyspa
12	18+600	do Bydgoszczy		
13	19+200	do Mogilna	Barcin Wieś/Barcin	znak aktywny
14	25+300	do Bydgoszczy		istniejąca wyspa
15	27+000	do Mogilna	Szczepanowo	znaki aktywne
16	28+500	do Bydgoszczy		
17	36+300	do Mogilna	Dąbrowa	wyspa
18	40+450	do Bydgoszczy		znak aktywny
19	42+500	do Mogilna	Wszędzień	znak aktywny
20	51+600	do DK15	Żabno	znaki aktywne
21	52+600	do Bydgoszczy		wyspa

Głównym rozwiązaniem chroniącym środowisko od nadmiernej emisji hałasu pochodzącej z inwestycji jest wprowadzenie ograniczeń prędkości ruchu pojazdów, jednak są one często nieprzestrzegane przez kierowców. W celu zwiększenia percepcji kierowcy dotyczącej informacji o ograniczeniu prędkości, planuje się:

- a) wprowadzenie wyspy generującej konieczność odgięcia toru jazdy i tym samym fizyczne ograniczenie prędkości,
lub
- b) wprowadzenie następującego schematu oznakowania:
 - malowanie nawierzchni na całej szerokości oraz długości około 5 m masą termoplastyczną koloru czerwonego ze wskazanym limitem prędkości,
 - znak aktywny w postaci tablicy zmiennej treści, informujący o ograniczeniu prędkości i konieczności zwolnienia.

4. Zastosowanie dziesięciu ekranów akustycznych, których lokalizację i parametry przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Nazwa	Kilometraż [km+m]	Strona drogi L- lewa P- prawa	Wysokość n.p.t. [m]	Długość [m]	Powierzchnia [m ²]	Położenie	Minimalne jednoliczbowe wskaźniki oceny Pochłaniania DL _a / Izolacyjności DL _R [dB]	Uwagi
1	E29	11+713 – 11+957	P	4,0	244,5	978	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych 7 bram przesuwnych
2	E30	11+768 – 11+957	L	4,0	183,5	734	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych 5 bram przesuwnych
3	E31	11+959 – 11+976	L	4,0	17	68	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana obsadzona pnąciami
4	E32	11+976 – 12+009	P	4,0	32	212	wzdłuż granicy	8/15	pochłaniający typu zielona

Lp.	Nazwa	Kilometraż [km+m]	Strona drogi L- lewa P- prawa	Wysokość n.p.t. [m]	Długość [m]	Powierzchnia [m ²]	Położenie	Minimalne jednolicezbowe wskaźniki oceny Pochłaniania DL _a / Izolacyjności DL _R [dB]	Uwagi
		12+009 – 12+030		4,0	21		inwestycji		ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych
5	E34	12+045 – 12+092	L	4,0	47	188	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych
6	E35	12+116 – 12+202	P	4,0	86	344	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych 2 bramy przesuwne
7	E84	22+249 – 22+270	P	4,0	21	218	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych
		22+270 – 22+278			10,5				
		22+278 – 22+283			10				
		22+283 – 22+281			13				
8	E85	22+303 – 22+331	L	5,0	29	145	po między jezdnia a chodnikiem	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych
9	E87	22+330 – 22+377	L	4,0	46	208	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami w razie potrzeby i celów estetycznych 6 bram przesuwnych
		22+377 – 22+381			6				
10	E110	22+507 – 22+564	P	3.0-4.0	56,5	190	wzdłuż granicy inwestycji	8/15	pochłaniający typu zielona ściana z prześwietleniami
	E110.1	22+507 – 22+543			3,0	36			

Lp.	Nazwa	Kilometraż [km+m]	Strona drogi L- lewa P- prawa	Wysokość n.p.t. [m]	Długość [m]	Powierzchnia [m ²]	Położenie	Minimalne jednolicebwe wskaźniki oceny Pochłaniania DL _a / Izolacyjności DL _R [dB]	Uwagi
	E110.2	22+543 – 22+564		4,0	20,5	82			w razie potrzeby i celów estetycznych

Na odcinkach najbardziej narażonych na oddziaływanie akustyczne inwestycji, gdzie pomimo zastosowania środków minimalizujących w postaci cichej nawierzchni i ograniczenia prędkości, nadal prognozowane jest występowanie przekroczeń wartości normatywnych, w ramach działań minimalizujących wprowadzono ww. 10 ekranów akustycznych.

Wyniki obliczeń przeprowadzonych po wprowadzeniu wymienionych powyżej działań minimalizujących wykazały, iż na większości badanych terenów oddziaływanie projektowanej drogi na etapie jej eksploatacji nie będzie powodowało przekroczeń wartości dopuszczalnych. Dla części terenów wykazano występowanie niewielkich przekroczeń, mieszczących się w granicach niepewności metody obliczeniowej. Przekroczenia sięgają maksymalnie do 3 dB w porze dnia i 1,7 dB w porze nocy.

Na tym etapie procesu inwestycyjnego nie proponuje się dodatkowych środków ochrony przed hałasem, innych niż zaprojektowane rozwiązania w zakresie układu drogowego, nawierzchni drogowej o właściwościach redukujących emisję hałasu oraz uspokojenia ruchu.

Należy wskazać, iż na terenie miejscowości Łabiszyn i Barcin, wytypowano pięć budynków położonych na granicy pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 254, względem których zastosowanie ma art. 114 ust 4 ww. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Zgodnie z jego treścią, w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Należy zatem dotrzymać poziomu hałasu wskazane zgodnie z normą PN-87/B-021151/02 „Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach. Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach”, które wynoszą: 40 dB w porze dnia i 30 dB w porze nocy.

Przedmiotowa analiza akustyczna wykonana została o teoretyczny model obliczeniowy oraz uwzględniała prognostyczne dane ruchowe, które obarczone są pewnym zakresem niepewności (błędu). Proponuje się zatem, przeprowadzenie analizy rzeczywistych danych na podstawie badań empirycznych w celu określenia dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego. Odpowiednim etapem do tych rozważań będzie analiza porealizacyjna.

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji drogi, należy wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiar wartości poziomów hałasu należy wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe należy zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiar należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w obrębie punktów obliczeniowych wskazanych w analizie akustycznej, oznaczonych symbolem: T2, T4, T13, T33, T38, P15, P17, P23, P24, P27, T52, P32, T66, P42, P47, P68, T91, T88, T95, P74, P76, T112, T121, T125, P90, P102, T134, T169, T199 (zgodnie z analizą akustyczną zawartą w uzupełnieniu do raportu z dnia 6 grudnia 2018 r.). Przed wykonaniem badań należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ww. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, budynki mieszkalne położone są na granicy pasa drogowego, należy wykonać badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

Analizę należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne, poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Wielkość emisji,

a tym samym uciążliwość, zależy przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, tj. ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych), ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w ruchu dobowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia. Uciążliwość przedmiotowej trasy określono poprzez wyznaczenie maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych. Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wykazały, że emisja substancji z poruszających się pojazdów nie spowoduje przekroczeń standardów jakości powietrza.

Inwestycja realizowana będzie częściowo na krótkich odcinkach w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Łąki Nadnoteckie, gdzie obowiązuje uchwała nr II/58/18 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 17 grudnia 2018 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Łąki Nadnoteckie (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2019 r., poz. 10), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Jednocześnie zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.), zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, którym w myśl ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2018 r., poz. 2204 ze zm.), jest m.in. przebudowa drogi publicznej.

W odległości do 5 km od przebiegu planowanej trasy znajdują się:

- obszary Natura 2000: Ostoja Barcińsko-Gąsawska PLH040028 w odległości około 140 m oraz Równina Szubińsko-Łabiszyńska PLH040029 w odległości około 960 m,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej – część wschodnia i zachodnia w odległości około 80 m oraz Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Żnińskich w odległości około 50 m,
- rezerваты przyrody: Dziki Ostrów w odległości około 490 m oraz Ostrów koło Pszczółczyna w odległości około 5,0 km,

które nie ulegną naruszeniu w wyniku realizacji inwestycji.

W przedłożonej dokumentacji, ciekii wodne, w tym Noteć, wskazano jako miejsce występowania siedlisk gatunków płazów podlegających ochronie oraz lokalnych korytarzy migracji zwierząt. W związku z powyższym w rejonie dolin rzecznych określono konieczne do podjęcia działania ograniczające lub eliminujące zagrożenia śmiertelności i płoszenia

zwierząt, zapewnienie dozoru przyrodniczego oraz dostosowanie obiektów mostowych do migracji zwierząt średnich i małych. Jednocześnie przyjęto rozwiązania ograniczające wpływ inwestycji względem środowiska wodnego, narażonego na oddziaływania i przekształcenia wynikające z prac rozbiórkowych i budowlanych przy obiektach mostowych oraz związanych z koniecznym do wykonania umocnieniem brzegów i (ewentualnie) dna cieków.

Zgodnie z przedłożoną i uzupełnioną dokumentacją, realizacja inwestycji wiąże się z możliwością zniszczenia siedlisk (w tym miejsc lęgowych) ptaków gatunków chronionych, głównie związanych z alejami drzew oraz w niewielkim stopniu z siedliskami leśnymi. Gatunki, wykazane w dokumentacji, których siedliska potencjalnie mogą ulec zniszczeniu, zgodnie z danymi zawartymi m.in. w publikacji Chodkiewicz T. i in. 2015 r. „Ocena liczebności populacji ptaków lęgowych w Polsce w latach 2008-2012”, *Ornis Polonica* 56: 149–189, powszechnie występują na terenie kraju i utrata pojedynczych miejsc lęgowych nie stanowi zagrożenia dla zachowania ich populacji. Ponadto, potencjalnie dogodnie siedliska (w tym tereny rolne, łąkowe oraz leśne) zostaną zachowane w sąsiedztwie inwestycji. W tym zakresie zaplanowano wykonanie siedlisk zastępczych w postaci skrzynek lęgowych (łącznie 60 sztuk), zgodnych z biologią ww. gatunków ptaków oraz wykonanie nasadzeń zastępczych w skali minimalnej równej liczbie usuwanych drzew i powierzchni zakrzewień.

Jak wynika z przedłożonego raportu, w obrębie usuwanego drzewostanu przydrożnego nie potwierdzono obecności siedlisk bytowania pachnicy dębowej oraz populacji lęgowych ptaków.

Badania lichenologiczne drzew zlokalizowanych w pasie inwestycji potwierdziły obecność 5 chronionych gatunków porostów. Dwa spośród nich to gatunki pospolite i częste w tej części Polski – obserwowane na licznych stanowiskach. Wycinka drzew spowoduje zniszczenie siedlisk chronionych gatunków porostów. Ilość, która ulegnie zniszczeniu jest stosunkowo niewielka w stosunku do całej populacji w regionie. W związku z powyższym, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na populacje tych taksonów zarówno w skali regionu, jak i kraju.

Na odcinku analizowanej drogi w sąsiedztwie pasa drogowego, w okolicach miejscowości Nowe Dąbie potwierdzono obecność płata ciepłolubnych muraw napiaskowych z kocankami piaskowymi. Realizacja inwestycji nie wiąże się z bezpośrednim zajęciem terenu występowania cennego siedliska z kocankami piaskowymi. Jednocześnie, z uwagi na bliskość lokalizacji zbiorowiska zachodzi obawa naruszenia siedliska i jego częściowego zniszczenia wskutek pośredniego oddziaływania, związanego z niekontrolowanym ruchem pojazdów

lub tworzeniem miejsc parkingowych, zaplecza lub składowania materiałów i mas ziemi. W celu wyeliminowania zagrożenia niszczenia siedliska muraw napiaskowych, przyjęto działania minimalizujące w zakresie oznakowania terenu i wyłączenia omawianej powierzchni z organizacji zaplecza budowy, miejsc postojowych i składowania materiałów lub mas ziemnych.

Z uwagi na przewidywaną wycinkę drzew kolidujących z realizacją projektu, przewidziano nasadzenia zastępcze, które zrekompensują utratę drzewostanów przydrożnych oraz zbiorowisk leśnych. Skala wycinki (zgodnie z raportem) została ograniczona do niezbędnego minimum, koniecznego dla realizacji inwestycji. Jednocześnie zaplanowano wykonanie nasadzeń zastępczych drzew i krzewów (opartych w szczególności o gatunki rodzime). Ilość drzew i krzewów wprowadzonych w ramach nasadzeń zastępczych do zieleni przydrożnej należy dostosować do skali prowadzonej wycinki. Zgodnie z przedłożonym raportem, realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się z naruszeniem cennych siedlisk leśnych, a konieczna do przeprowadzenia wycinka obejmuje niewielkie płyty lasów gospodarczych oznaczonych jako bory mieszane świeże. W celu zapewnienia skuteczności wprowadzonych nasadzeń zastępczych określono wymóg kontroli ich udatności, jak również (w przypadku takiej konieczności) uzupełnienia nasadzeń.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się ze zniszczeniem zidentyfikowanego siedliska kolonii rozrodczej karlika większego w obrębie drzewa oznaczonego numerem 3587, gdzie obserwowano jednorazowo około 10 osobników gatunku. Prowadzone obserwacje nie potwierdziły wykorzystania przez nietoperze wskazanego drzewa jako miejsca zimowania.

W związku koniecznością zniszczenia siedliska populacji rozrodczej karlika większego – gatunku objętego ochroną, należy wykonywać wycinkę drzew dziuplastych w okresie hibernacji nietoperzy lub pod nadzorem chiropterologa, a następnie wprowadzić działanie kompensujące, polegające na wywieszeniu skrzynek dla nietoperzy w okolicy miejscowości Żabno, Obórznia, Słaboszewko i Wiecanowo.

Mając na względzie fakt, że w rejonie bezpośredniego oddziaływania inwestycji (w fazie jej realizacji) mogą występować drzewa i krzewy narażone na uszkodzenie podczas prowadzenia prac, wskazano na konieczność ich zabezpieczenia przed przypadkowym uszkodzeniem i zniszczeniem. Uwzględniając różnorodność warunków terenowych oraz różnego typu rozwiązania techniczne w zakresie zabezpieczenia drzew, podano propozycje możliwych rozwiązań. Należy przy tym uwzględnić, że skuteczna ochrona drzew i krzewów przed uszkodzeniem obejmuje nie tylko zabezpieczenie pni, ale również

bryłę korzeniową.

Celem eliminacji zagrożenia przypadkowego zniszczenia siedlisk gatunków chronionych oraz siedlisk wpływających na zachowanie lokalnej różnorodności biologicznej (np. terenów podmokłych, zbiorników i cieków wodnych), określono wymogi w zakresie organizacji prac (w tym lokalizacji zaplecza budowy).

Jednocześnie z uwagi na obecność siedlisk gatunków ptaków (w tym chronionych) oraz planowany montaż ekranów akustycznych, wskazano na konieczność zabezpieczenia ewentualnych ekranów akustycznych przed kolizjami z ptakami, wskazując zalecane rozwiązania w tym zakresie.

Uwzględniając wyniki inwentaryzacji w zakresie występowania zwierząt (w tym płazów i gadów), a także obecność potencjalnych siedlisk ww. gatunków, określono konieczność kontroli wykopów pod kątem obecności uwięzionych zwierząt oraz wymóg odłowienia i przemieszczenia stwierdzonych osobników w inne, bezpieczne dla nich miejsca.

Przedłożona dokumentacja wskazuje, że przedsięwzięcie przebiega częściowo przez tereny atrakcyjne dla płazów, a także nie można wykluczyć obecności małych zwierząt (w tym ssaków, płazów i gadów) w rejonie drogi na etapie realizacji. Tym samym (uwzględniając również przedstawione wyniki rozpoznania przyrodniczego terenu) uznać należy, że możliwe jest występowanie ww. zwierząt w rejonie inwestycji również na etapie funkcjonowania. Z uwagi na mało intensywne wykorzystanie terenu przez ww. grupy zwierząt nie stwierdzono potrzeby wykonania przejść dla zwierząt (brak jest tutaj wąskich szlaków migracji o szczególnym znaczeniu, a wędrówki zwierząt mają charakter rozproszony).

Analizując przedstawioną dokumentację oraz zakres inwestycji uznano, że (zgodnie z zasadą przezorności) konieczne jest zabezpieczenie przed tworzeniem pułapki ekologicznej również w przypadku studzienek lub innych urządzeń tego typu. W tym celu określono warunki w omawianym zakresie, przedstawiając jednocześnie możliwe rozwiązania techniczne. Określając ww. warunki uwzględniono skalę i rodzaj inwestycji, sposób wykorzystania terenu przez zwierzęta (w tym płazy, gady, drobne ssaki) określone w raporcie, a także dostępne materiały publikowane, w tym Kurek R., Rybacki M., Sołtysiak M. 2011 r. „Poradnik ochrony płazów, ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki”. Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Bystra (publikacja dostępna pod adresem <http://pracownia.org.pl/poradnik-ochrony-plazow-2011>). Dopuszczono również stosowanie innych rozwiązań pod warunkiem ich skuteczności.

W związku z powyższym, inwestycję uzgadnia się w zakresie ochrony przyrody

i obszarów Natura 2000, określając jednocześnie warunki jej realizacji w tym zakresie. Jednocześnie, przy zachowaniu określonych niniejszą decyzją warunków realizacji inwestycji, nie stwierdza się istotnie negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

W przypadku, jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, np.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tutejszy Organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Biorąc pod uwagę fakt wykonania nowej, równej nawierzchni jezdni, emisja gazów, pyłu i hałasu powinna ulec zmniejszeniu.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi, należą:

1. powódź – zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków dróg,
2. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
3. huragany – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
4. upały – deformacja nawierzchni.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu.

Biorąc pod uwagę adaptację zamierzenia do zmian klimatu, nawierzchnia drogi oraz jej podbudowa zostaną wykonane z materiałów odpornych na wysokie i niskie

temperatury. W rejonie inwestycji nie występują osuwiska, obszary narażone na osuwanie mas ziemnych z przyczyn geologicznych. Inwestycja, na etapie projektowania została przystosowana do przebiegu przez obszary szczególnego zagrożenia powodzią, a projektowane odwodnienie jezdni umożliwi odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z jej nawierzchni. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanego przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja nie stworzy zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl ww. rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, stwarzałyby ww. ryzyko.

Biorąc pod uwagę szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz używanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym zamierzeniem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Ze względu na znaczne oddalenie zamierzenia od granic państwa nie przewiduje się wystąpienia transgranicznych oddziaływań na środowisko.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy wydające decyzje określające warunki korzystania ze środowiska w zakresie, w jakim ma być uwzględniona przy wydawaniu tych decyzji, a także wydające decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 uouioś, czyli decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 uouioś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 uouioś. Wniosek ten powinien być złożony nie później

niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2019 r., poz. 1000 t.j.) jednostki budżetowe są zwolnione z obowiązku jej dokonania.

Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane. W myśl art. 136a uouioś, jeżeli warunki, wymogi oraz obowiązki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podmiot realizujący, eksploatujący lub likwidujący przedsięwzięcie, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 zł do 1 000 000 zł.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Maria Dombrowicz

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 82 ust. 3 uouioś.

Otrzymują:

1. Pani Aneta Słowik, Biuro Projektów Trasa Sp. z o.o., ul. Zeylanda 1/7, 60-808 Poznań – Pełnomocnik,
2. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 80, 85-010 Bydgoszcz,
3. pozostałe strony postępowania, zawiadomione w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, ul. Kościuszki 27, 85-079 Bydgoszcz,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mogilnie, ul. Kościuszki 4, 88-300 Mogilno,
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Żninie, ul. Mickiewicza 24, 88-400 Żnin.

Sprawę prowadzi: Daniel Kulczewski, tel.: 52 50-65-666, wew. 6033, e-mail: daniel.kulczewski.bydgoszcz@rdos.gov.pl



Bydgoszcz, dnia 28 czerwca 2019 r.

WOO.4210.23.2017.KS.46

Załącznik

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.).

1. Zakres inwestycji obejmuje:

- a) wzmocnienie konstrukcji nawierzchni do nośności 100 kN/oś,
- b) poszerzenie istniejącej jezdni do szerokości 6-7 m oraz wykonanie w przekroju drogowym obustronnych poboczy tłuczniowych szerokości 0,5 m i gruntowych szerokości 1 m,
- c) poprawa bezpieczeństwa ruchu (m.in. korekta łuków pionowych i poziomych, korekta geometrii drogi głównej oraz wlotów dróg podporządkowanych na skrzyżowaniach szczególnie niebezpiecznych),
- d) remont obiektów mostowych,
- e) budowa/przebudowa odwodnienia, w tym budowa kanalizacji deszczowej oraz odtworzenie rowów przydrożnych celem poprawy odwodnienia korpusu drogowego,
- f) przebudowa i zabezpieczenie kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej,
- g) wycinka drzew w korpusie drogowym, a także wykonanie nowych pasów zieleni i nasadzeń,
- h) przebudowa skrzyżowań z drogami powiatowymi i wojewódzkimi celem zwiększenia bezpieczeństwa,
- i) przebudowa zniszczonych przepustów lub ich poszerzenie ze względu na parametry drogi oraz oczyszczenie,
- j) budowa lub przebudowa oświetlenia drogowego,
- k) budowa miejsc do ważenia i kontroli pojazdów,
- l) remont obiektów inżynierskich,

- m) remont istniejących zatok autobusowych i budowa nowych,
 - n) remont istniejących parkingów,
 - o) remont istniejących chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych i budowa nowych,
 - p) remont istniejących zjazdów, remont i wykonanie przepustów pod zjazdami,
 - q) oznakowanie pionowe i poziome drogi.
2. Parametry techniczno-eksploatacyjne drogi:
- a) klasa drogi: Z,
 - b) kategoria ruchu: KR3-KR5,
 - c) szerokość jezdni: 6-7 m,
 - d) rodzaj przekroju: przekrój drogowy i uliczny,
 - e) prędkość projektowa: 60 km/h,
 - f) prędkość dopuszczalna w terenie zabudowy: 60 km/h,
 - g) przekrój poprzeczny jezdni:
 - na odcinkach prostych: pochylenie daszkowe 2%,
 - na łukach kołowych: w zależności od promienia łuku i prędkości miarodajnej,
 - h) pobocza:
 - obustronne tłuczniowe o szerokości 0,5 m,
 - obustronne gruntowe o szerokości 1 m,
 - i) projektowane odwodnienie:
 - w przekroju drogowym: powierzchniowe do istniejących i przebudowywanych rowów drogowych,
 - w przekroju ulicznym: do kanalizacji deszczowej przy pomocy systemu wpustów i przykanalików,
 - j) niweleta dostosowana do niwelety istniejącej drogi wojewódzkiej,
 - k) przewidywane parametry nowej konstrukcji drogi:
 - podbudowa zasadnicza: AC 22 P,
 - warstwa wiążąca: AC 16 W,
 - warstwa ścieralna: SMA 11.
3. Lokalizacja projektowanych rond:
- a) km drogi 0+578 w miejscowości Brzoza,
 - b) km drogi 11+534 w miejscowości Łabiszyn,
 - c) km drogi 24+525 w miejscowości Rydzek,
 - d) km drogi 37+870 w miejscowości Dąbrowa.

4. Lokalizacja istniejących mostów przewidzianych do remontu:

- a) km drogi 0+705 w miejscowości Olimpin,
- b) km drogi 6+525 w miejscowości Antoniewo,
- c) km drogi 9+845 w miejscowości Obórznia,
- d) km drogi 22+430 w miejscowości Barcin,
- e) km drogi 51+610 w miejscowości Żabno.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy



Maria Dombrowicz

